Четырнадцать тысяч и выше

АНАТОЛИЙ МАРКУША

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

90-летию ВВС России посвящается

Современная Авиация родилась из мечты. «Не мы, а правнуки наши будут летать по воздуху, ако птицы», — говорил еще Петр I.

Сколько лет мечте — не сосчитать. Сколько лет Авиации — общеизвестно. По историческим меркам она родилась вчера. А сегодня мы уже не можем представить себе полноценную жизнь без нее. Хотя, если постараться, представить можно: от Москвы до Владивостока — на поезде, из Европы в Америку — на корабле…

Современная Авиация — это сверхзвуковые скорости и стратосферные высоты, это передовые технологии и прецизионное производство, это огромный парк летательных аппаратов различного класса и назначения. Современная авиация — это престиж и национальная безопасность государства.

Перед вами, уважаемые читатели, третий том сочинений летчика с довоенным стажем, писателя Анатолия Маркуши. Анатолий Маркович знает о небе и полете не понаслышке. Он свидетель и непосредственный участник многих важных событий в истории отечественной Авиации. На его книгах выросло не одно поколение людей, влюбленных в Авиацию, посвятивших ей свою жизнь. В год 90-летия Военно-воздушных сил пусть это издание станет подарком всем, кто посвятил свою жизнь Авиации, и кто еще только собирается сделать свой выбор.

Рисунки художника В. Романова

-
- От автора
- От винта!
  - Часть 1
  - Часть 2

От автора

В авиацию я пришел еще в довоенное время, когда задача, обращенная к поколению, формулировалась так: летать выше всех, летать дальше всех, летать быстрее всех. И канонизированный Сталиным образ Валерия Чкалова, возведенный в ранг великого летчика нашего времени, способствовал принятию решения тысячами мальчишек — летать! А еще из Америки пришел подарок болгарского авиатора Асена Йорданова — его гениальная книга «ВАШИ КРЫЛЬЯ», адресованная юным романтикам Земли. Она стала нашим Евангелием.

И пусть никого не удивит название мною написанного — «14000 метров и выше». В ту пору это был потолок, к которому стремилось целое поколение, а достиг его первым Владимир Коккинаки.

Авиация — совершенно особенный мир. По мере сил и способностей я старался ввести в него читателя, строго соблюдая при этом лишь одно правило — ничего, кроме правды, и преследуя единственную цель: убедить — авиация лучший из миров, который дано прожить человеку.

Москва

2002 г.

РАССКАЗЫ

От винта!

Часть 1

Принято считать, факты — упрямая вещь. Не знаю, все ли и непременно всегда ли. Но в одном не сомневаюсь: факты побуждают к размышлению.

Отслужив верой и правдой шестьдесят лет нашей авиации, перечитав пропасть так называемых авиационных книг, я с огорчением обнаружил, как же мало литературы, достойно отображающей наше ремесло. Почему же так?

Когда за перо берутся весьма уважаемые, выдающиеся летчики, у них, естественно, получаются вполне достоверные книги, но чаще всего в литературном отношении это заурядные произведения. Очевидно, чтобы блестяще летать, нужен один талант, а чтобы хорошо писать — совсем другой. Когда за сочинение принимаются профессиональные литераторы, они, как правило, оказываются не на высоте «технических свершений», во-первых, и никак не могут увидеть профессию пилота его глазами, это во-вторых, и тогда начинают раскрашивать характеры на свой вкус, шустрить с построением интриги, непременно выдумывают захватывающий сюжет.

Вот тут мне и подумалось: а так ли обязательно книга об авиации, о летчиках, о тех, кто обеспечивает полеты, должна быть непременно сюжетной, строго выстроенной — вот завязка, вот кульминация, ну и как в школе еще учили, — вот развязка и эпилог? А не попытаться ли предоставить слово, если только можно так выразиться, САМОЙ АВИАЦИИ? Это не так нелепо, как может показаться на первый взгляд.

Мне осталось предупредить читателя — написанное нет никакой необходимости читать подряд. Тут все, как в обычных наших разговорах — ведь и перебиваем друг друга, случается, вроде ни к селу и ни к городу позволяем себе вклиниться в чужую беседу… И возьмите, пожалуйста, себе на заметку великолепную, как мне кажется, мысль замечательного летчика Александра Гарнаева, сына Юрия Гарнаева, испытателя, давно занявшего прочное место в истории авиации России: «Не уверен, что есть смысл всегда строго следовать хронологической последовательности изложения, порой стоит руководствоваться последовательностью ассоциативной».

Вот теперь можно и приступать.

С молодых лет я привык связывать представление о банке с какими-то денежными операциями, чтобы не сказать — махинациями. И только очутившись в авиации, узнал — в нашем

мире существует совершенно особый летческий банк. Ожидая своей очереди на вылет или удерживаемые погодой на земле, пилоты ведут неторопливый, раскованный треп — ТРАВЯТ БАНК — на любые свободные темы. Бывает речь идет о чрезвычайных происшествиях в воздухе, о событиях на земле, об авиационных нравах, о выкрутасах хоть жен, хоть начальства, словом, на любую решительно тему. Рассказывать свое полагается коротко, в выражениях можно не стесняться, предпочтение отдается историям остроумным, особо ценятся неожиданные концовки.

Смею уверить, авиационный банк обогащает. Награждает молодых пилотов опытом, передает им стариковскую мудрость, предлагает задумываться над примерами из прошлого.

* * *

Седой пилотяга, на всю жизнь отравленный Севером, бывалый воздушный волк наставлял меня, салагу:

— Нет слов, самокритика, конечно, полезная вещь, только любить это занятие все-таки противоестественно, это все равно, что жрать горчицу столовыми ложками. Или — нет? По-моему лучше учиться на чужих ошибках. По крайней мере не чувствуешь себя дураком.

* * *

Только-только очутившись на Севере, еще не начав влетываться в новую обстановку, я как-то присел за преферанс, хотя вообще-то карт не люблю. Игра шла ни шатко, ни валко, очень скоро мне надоела, но никто из «стариков» не предлагал заканчивать, а мне, новичку, высовываться со своим предложением было вроде неприлично. И все-таки я решился. «А не пора ли, бояре, прерваться на ужин?!» Меня поддержали, но… поужинать нам не пришлось. У дверей столовой выяснилось: время три часа ночи… С той поры меня постоянно спрашивали: «Сколько времени, боярин? — и когда я отвечал, непременно интересовались: — Дня или ночи, боярин?» Это продолжалось долго.

* * *

На Севере не только сплошной день летом. Здесь еще лед

бывает лимонного оттенка, бывают лирически розовые, словно крыло фламинго, торосы, здесь полно неожиданностей.

Мне приказано лететь на аэродром подскока. Иду к начальнику подписывать полетный лист и слышу: «На приземлении держи язык за зубами, а рот — плотно закрытым. Если понял, тогда все».

Пока летел, посмеивался: сроду такого инструктажа не слыхивал. Видать, веселый мужик мой новый шеф. А приземлился и понял — какое тут веселье, если временные полосы на болотистых грунтах выкладывались из здоровенных бревен, одно к одному, поперек, сверху — песочек не густо насыпан. Язык на посадке я не откусил, но страху натерпелся.

* * *

Рассказывают, будто еще в довоенное время была поставлена задача — выучить летать обезьяну. Все должны понять — нет неспособных курсантов, есть бездарные инструктора.

Летчик, как полагается, обходит самолет, качает винт, проверяет отклонение элеронов, руля высоты и поворотов… Обезьяна ковыляет следом и все точь-в-точь повторяет.

Начали летать. Нормально шло дело, уже и по кругу обезьяну в самостоятельный полет выпустили! Приступили к полетам в зону, на пилотаж. И тут — катастрофа! В чем дело? Забыла обезьяна на земле винт покачать и полезла из кабины на высоте три тысячи метров.

* * *

Был у нас уникальный командир эскадрильи — капли даже пива в рот не брал. Почему? Говорил: я из семьи алкоголиков. Зарок дал. Впрочем, следовать своему примеру нас не заставлял.

Сидим, ждем погоды. Как вечер, пристаем к командиру: «По глоточку примем?» У нас кое-какой спиртик был припасен. А он: «Циклон разрушается, повремените…» Ну, временили мы, временили, а на четвертые сутки без разрешения тихо, культурно за ужином приняли.

Утром в пудовом обмундировании ползем на аэродром. Лестница была ступенек на пятьсот. Запарились. Заползли, водички попили и ждем отбоя. Тут — разрыв в облачности, и на аэродром плюхается Ли-2. Командующий прямо из дверей своего корабля начинает разнос. Почему сидим? Могли еще третьего дня

уйти! Раздолбайство и так далее…

А нас с той водички по первому разряду развезло… Спрашивается, что командиру делать? Не докладывать же: мои орлы — того. И он скомандовал: «По самолетам, скоты!»

Взлетели благополучно, до промежуточного аэродрома летели кучей. И тут началось: самолет за самолетом исчезают у меня из глаз, а посадочной полосы и знака «Т» обнаружить не могу. В хмельную голову стукает: ничего, дождусь подхода следующей за нами группы, вцеплюсь в их ведущего и зайду на посадку с ним в паре.

Правильно — дуракам везет! Чужую группу я не прозевал, в их ведущего вцепился бульдожьей хваткой. Как он меня ни отгонял, я ни на шаг… Примостился на полосе вторым, хотя шириной та полоса была в два с половиной размаха моего «Лавочкина». Ох, не пейте после спирта воду, мальчики, не дай бог!

* * *

Среди тех, кто травит банк, непременно случается хотя бы один любитель задавать вопросы. «А кто были первыми блатными курсантами в авиации, известно? — И сам же с удовольствием отвечает: — Николай Шебанов и Макс Дауге зачислены в школу пилотов 14 августа 1918 года по письменному распоряжению Ленина. Номер документа 8209. А почему? Шебанов приятельствовал с Дауге, который приходился родственником Инессе Арманд. Ясно? Судьбы Дауге не знаю, а Шебанов Ленина не подвел: первым в России налетал миллион безаварийных километров, и вообще летчик из него получился выдающийся».

* * *

Молодой пилот интересуется у старого летчика: «Скажите, когда вам было по-настоящему страшно в полете?» Тот отвечает: «Загорелся мотор. Полагалось прыгать с парашютом. Но как я подумал, сколько объяснительных бумаг заставят написать, сколько кровушки из меня выпьют, что особняк станет выспрашивать, так перепугался до дрожи и полез к земле. Мне повезло — сел, и тут сразу выяснилось — с первого цилиндра головку сорвало. Как ни поворачивай дело, а уж летчик не виноват. Очень удачно все вышло…»

* * *

Юноша увлечен авиацией, читает специальную литературу, спрашивает дядю, полковника авиации, снайпера и кандидата в заслуженные военные летчики России: «Что в авиации важнее всего, к чему надо готовиться, что уметь?» И дядя отвечает: «Главное — научиться сдавать зачеты. Будь ты хоть курсант, хоть летчик со стажем, все равно плановые прочерки, сезонный контроль; инспекторских зачетов после где-то и у кого-то случившегося чепе тебе не избежать. Хочешь летать — сдавай зачет. Сперва зачет, потом полет!

Не зря и авиации анекдот придумали: у пехотинца спрашивают, через какое время он сможет сдать зачет по китайскому языку. Тот говорит — через два года. Моряк полагает, через полтора года сможет. Танкист берется управиться за год. «А ты, летчик?» — «Где сдавать, кому?»

* * *

Вечный спор — какой летчик лучше: бомбардировщик, истребитель, полярник… Желаете оценить пилота, не спрашивайте, НА ЧЕМ он летает, поинтересуйтесь НАЛЕТОМ. Если окажется, что человек налетал без больших неприятностей, хоть на воротах, тысяч пять часов, не сомневайтесь — перед вами Летчик. Великую мудрость высказал ас первой мировой войны Дидье Дора: «Летчика делают небо и самолет». И никакие политзанятия тут ни при чем.

* * *

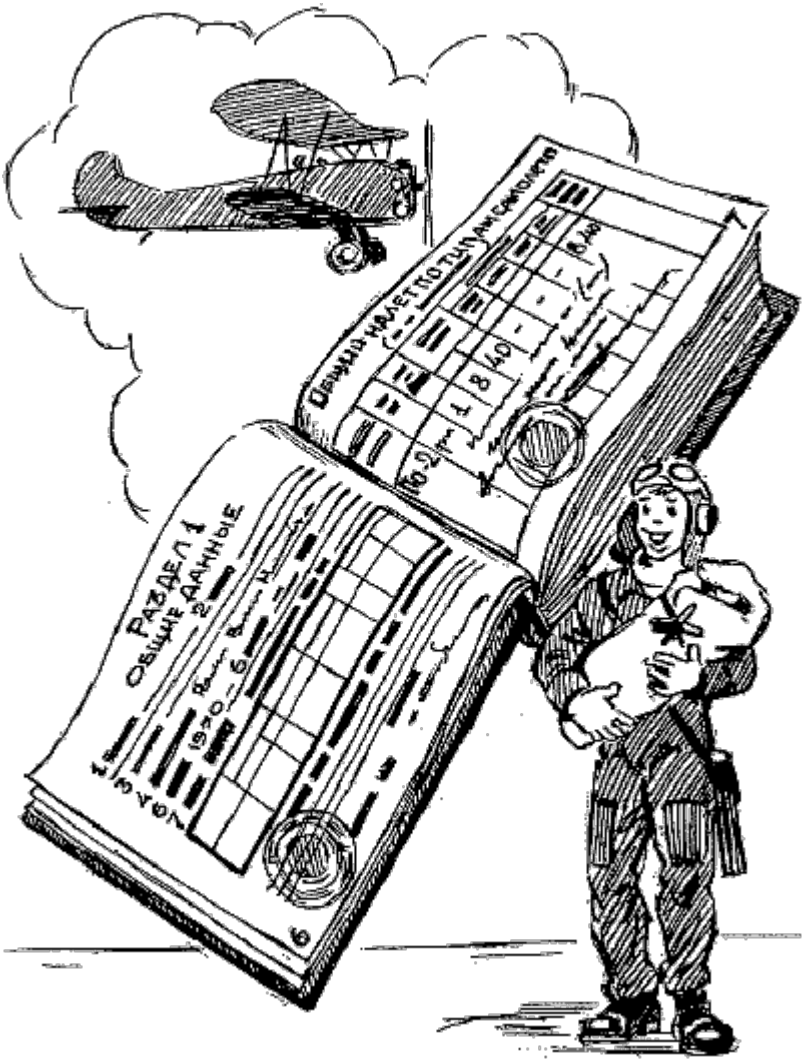
Один из первых отечественных наших воздухоплавателей Н. И. Утешев приехал в 1908 году в Париж. Здесь он познакомился с прибывшим в Европу Вильбуром Райтом, и не просто познакомился, а даже сумел подлетнуть с ним.

«Я помещался рядом с Вильбуром Райтом на отдельном сиденье и держался руками за стойки. Аппарат был поставлен на тележку, разгоняемую по рельсам падающим с «катапульты» грузом… Аппарат отделился от тележки, плавно поднялся и описал в воздухе несколько кругов на высоте 100–200 м». Для 1908 года такой полет был событием. И Утешев оказался первым русским офицером, принявшим воздушное крещение, да еще из рук самого Райта.

* * *

В начале своей деятельности (в послевоенные годы) Сергею Павловичу Королеву необходимо было пробиться на прием к Сталину, и он пошел на поклон к Покрышкину: «Помоги!»

Прямого хода к Сталину у трижды Героя Советского Союза и популярнейшего летчика в стране не было. Но война его многому научила — гибкой тактике не в последнюю очередь. Покрышкин повел Королева в ЦК комсомола, к Михайлову, подбил позвонить того по вертушке Поскребышеву… Машина закрутилась, Королев был принят и обласкан…



* * *

В начале Отечественной войны, спасаясь от преследования «Мессершмитта», летчик Рожнов нырнул под мост и уцелел. Как Чкалов! Можно, конечно, сказать и так, но вот почувствовать стоит, пожалуй, чуточку по-другому: Чкалов — жив! Чкалов был с нами в войну, он участвовал в воздушных боях… Собственно, это и есть, уж извините за высокое слово, БЕССМЕРТИЕ.

* * *

Так уж повелось, что число налетанных часов занимает мысли тех, кто хочет понять суть летного труда, почему-то больше, чем духовный мир пилота. А уж ответ на вопрос: «Сколько ты сбил?» кажется и вовсе самым важным при оценке боевого летчика.

Но послушайте-ка: «… когда человек попадает в каменный мешок, он перестает быть человеком — это живое существо, лишенное своего «я». Человек, имея свободу, не ценит ее, но стоит ее лишиться, как он сознает, что потерял все дорогое, заключающееся в свободе… А главное, он уже не может любить реально, а только мысленно». Взятые в кавычки строки — выписка из тюремного дневника двадцатипятилетнего Чкалова. Тут есть над чем подумать и авиаторам постарше.

Удивительным человеком был Арцеулов, и судьба с ним обходилась куда как неожиданно и резко. 26 августа 1916 года появилось газетное сообщение о гибели Арцеулова. Вот текст: «В бою с неприятельским аэропланом на фронте генерала Брусилова, смертью храбрых погиб К. К. Арцеулов, известный художник, 26 лет…»

Отец Константина Константиновича заказал уже панихиду, и богослужение было началось, когда пришла телеграмма — произошла досадная ошибка: на «Ньюпоре», самолете Арцеулова, погиб летчик Шарапов.

Константин Константинович присутствовал на похоронах своего товарища и вынужден был пояснять: «Я здесь, а не в гробу». Представьте только ситуацию, ведь многие пришли проститься с Арцеуловым, как себя держать, что говорить, о чем думать?..

* * *

Обойденный славой удивительный пилот Артем Молчанов в свои девятнадцать лет накрутил одну за другой 317 петель на планере. И был скандал. Его обвинили в самовольстве и никак не могли определить достойной меры взыскания. Но все в мире, как известно, проходит, прошел всплеск административного ража, и Молчанов ПЕРВЫМ в мире выполнил обратную петлю. Это его достижение было признано ФАИ.

Из рук Артема Григорьевича я получил истребитель И-16, он многое сделал для нас, своих курсантов, чтобы мы пережили войну и в свои час стали реактивщиками. Он до упора, что называется, послужил нашему небу.

* * *

Сегодня небезынтересно вспомнить, что перед началом первой мировой войны военный министр Сухомлинов, как и целый ряд членов Государственной Думы, состояли пайщиками Русско-Балтийского завода и весьма заинтересованно поддерживали деятельность этого предприятия. Спросите, какое это имеет отношение к авиации, отвечу — на Русско-Балтийском строились самолеты Сикорского. По сохранившимся документам, нетрудно определить — каждая машина обходилась государству свыше 100 тысяч рублей. Пайщикам имело полный смысл любить авиацию, не задаром ведь.

* * *

Маргарита Петровна Нестерова — дочь автора бессмертной петли — подарила в свое время фотографию отца А. И. Покрышкину, написав, что своими подвигами Александр Иванович доказал — он любит Родину, как П. Н. Нестеров. Встреча Покрышкина с дочерью Нестерова произошла совершенно случайно, тем, думаю, дороже ее подарок: он был сделан от души, а не в порядке очередного мероприятия по укреплению связи между поколениями…

Между прочим

Аэропланы только-только еще утверждались в небе, а государства уже спешили объявить: «Желающие приобрести звание пилота должны подвергнуться

СЕРЬЕЗНОМУ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОМУ ИСПЫТАНИЮ. Пилот должен удовлетворять как определенным физическим, так и умственным требованиям, помимо опыта в управлении данного рода воздухоплавательным аппаратом».

О катастрофе самолета «Максим Горький» так или иначе наслышаны все, а вот о том, что эта машина имела свое продолжение и, претерпев некоторую модификацию, переименованная в ПС-124, до самой войны эксплуатировалась Аэрофлотом на линии Москва — Минеральные воды, а во время войны — в Средней Азии, известно мало кому.

Доктор военно-морских наук В. Абчук дал в свое время весьма поучительное определение понятию РИСК. «Риск — это вынужденный образ действий и условиях неопределенности, ведущий в конечном результате к преобладанию успеха над неудачей». Об этом, мне кажется, нелишне напоминать летчикам во время предварительной подготовки и на разборах полетов.

Знаете ли вы, что скандинавская авиакомпания «SAS» уже 15 ноября 1954 года открыла РЕГУЛЯРНУЮ авиалинию Копенгаген — Лос-Анджелес через Северный полюс? На билетах этой линии было бы справедливо печатать контур маршрутов Чкалова и Громова. Впрочем, возможно, я и перехлестываю, судите сами! Одно бесспорно — мы не вправе забывать прошлое!

Когда наши впервые приземлились на Северном полюсе, не сразу удалось наладить радиосвязь с островом Рудольфа. УПОЛ ДОЛГО НЕ отвечал. Все изнервничались. Наконец Полюс откликнулся, и первая неофициальная радиограмма, без номера, начиналась так: «От радиста Кренкеля — радисту Струмилину. Понял! 88, Коля!..» И все пошло дальше, как надо, по строгим правилам радиообмена. А «88» на языке всех коротковолновиков мира обозначает — привет и поцелуй!

В свое время восстановление детальной ориентировки методом опроса местных жителей, если не удавалось сориентироваться, прочтя название

железнодорожной станции, долго казался неистребимым. Но однажды во время учений командование перепутало все вывески на железной дороге (временно, конечно) и с той поры уважение к навигационным приборам резко возросло.

* * *

А что можно сказать относительно процентов, начисляемых авиационным банком? Они не так малы! Во-первых, банк обогащает своих клиентов занимательной и порой самой неожиданной информацией, во-вторых, заставляет задумываться над вещами весьма серьезными, даже судьбоносными, иначе говоря, награждает житейской мудростью. Впрочем, судите сами:

— Не ленитесь вглядываться в облака, у всякого — свое лицо, позволяющее судить, чего можно ожидать от близкого знакомства с этим чудом природы.

— По собственному опыту знаю — рисковать и увлекательно, и заманчиво, но летать с оглядкой куда безопаснее. Вспоминаю об этом всякий раз, посещая авиационное кладбище города Жуковского.

— Чтобы пролетать долго и надежно, надо, наверное, принять за самое первое правило: сперва ДУМАЮ, а потом ДЕЙСТВУЮ. И никогда — наоборот.

— Конечно, уверенность качество положительное, но только до тех пор, пока она не порождает самомнения — да мне и черт не брат! — такое, как правило, до добра не доводит.

— Ничто, сработанное хоть и талантливыми руками, не бывает лучше САМОГО человека, призванного управлять и распоряжаться рукотворной техникой.

— Хочешь надежно разобраться в подробностях, освоить детали конструкции, сначала изучи принцип. Знать и понимать — не совсем одно и то же.

— Еще братья Райт поняли — летное дело совершенно не терпит суетливости, спешки и особенно — пренебрежения мелочами. Считайте для надежности — в авиации НЕТ МЕЛОЧЕЙ!

— Если полет в ясную погоду, когда четко просматривается горизонт, требует хорошей головы, то пилотирование вслепую, когда вы вручаете свою жизнь тоненьким стрелочкам приборов, требует головы еще лучшей. И — воли!

— Блистательной судьбы авиатор — летчик, конструктор, художник и педагог — говорил: «Приземляясь, думай о посадке, а не о ПОПЫТКЕ посадки». Советую запомнить эти слова и оценить

деликатность Джорданова, другой бы мог и рявкнуть: «Не разевай пасть! Сосредоточься! Скорость, скорость! Остолоп!..»

— Так считается — «смелость города берет», только одной смелости хорошему летчику МАЛО, надо еще многое знать, многое уметь и непременно очень многое ПОНИМАТЬ!

— Чтобы долететь до места назначения, нужно четко соображать, выдерживать заданный курс с погрешностью не превышающей ±5°, но чтобы попасть в задуманное место, сбившись с пути, требуется соображать по меньшей мере в десять раз лучше.

— Страх — так уж распорядилась природа — состояние, присущее любому человеческому существу. Преодолевать страх можно пренебрегая опасностью, или, что куда надежнее, с помощью знаний. Дурак смел потому, что не в состоянии оценить меры грозящей опасности. Умный — отчетливо сопоставляя свои возможности, не пойдет на риск, если шанс выиграть меньше 50 %.

— Добросовестная теоретическая подготовка, меньше всего напоминающая тупую зубрежку, она все равно что фундамент высотного дома, возводимого в сейсмоопасном районе.

— Коль свои ошибки и промахи вы не воспринимаете как УРОКИ, боюсь, долго пролетать вам не придется.

— Один старый, крепко потрепанный жизнью летчик, что называется, воздушный волк, любил повторять: «Чего не знаешь, того не угадаешь».

— Приучившись ожидать в КАЖДОМ полете чего-то неожиданного, вы наверняка избавите себя от больших неприятностей.

— И еще раз Джорданов: «Безопасность полета начинается на земле». Эта заповедь обращена ко всем без исключения летающим — молодым и старым, безвестным и знаменитым.

* * *

Этот подарок — зеленый листочек в ладонь, помеченный литерами ВЗ и номером 393255, — я получил из рук Логинова. Евгений Федорович властью первого лица в гражданской авиации страны пожаловал меня служебным билетом на спецрейс: Тикси — СП-16. К полюсу мы летели на Ил-14. Пол машины просвечивал дырками сквозь них было отчетливо видно — нас здорово сносит… Я спросил бортмеханика, не боится ли он летать на таком дранье, да еще в Арктике, над безлюдьем и заброшенностью? И услыхал в ответ: «Если она, — тут

бортмеханик погладил бочину громадного дополнительного бензобака, установленного по левому борту, — ни разу не упала за шестнадцать лет, почему бы ей вдруг завалиться сейчас?» Признаться, я не нашелся, что возразить бортачу и спросил: «А вот у тебя на бензобаке примус горит… Тоже — не страшно?» Он пожал плечами: «Вся наша жизнь с нарушениями. Разве мне положено курицу в полете варить. Нарушать надо с головой… Бак полный, асбест под примус подложен, а взрываются пары».

Мы летели на полюс, а по пути меня одолевали вполне земные мысли. Спросил командира корабля, пожилого полысевшего в полетах мужика, почему он задержался в пилотах третьего класса? Он ответил: «А не один…, какой класс? По погоде имею допуск — меньше не бывает, к ледовым посадкам давно допущен. Ваши московские дураки придумали — повышение класса оформляется только на материке. Через курсы. Интересно, КТО и ЧЕМУ может меня там научить? А за три месяца курсов полярные не выплачивают, летные, само собой, не набегают, да еще полтора рубля наличными за значок выложи!» — И он послал всех, кто руководит полетами в Арктике, в соответствующее место.

Подумалось: вообще значок с обозначением, например второго класса, применительно к гражданской авиации — глупость. Пассажир поднимается на борт и видит, что повезет его по небу пилот второго класса. А он, пассажир, с детства усвоил: 2 — это ПЛОХО!

Мы летели на полюс, а мысли снова обращались к земным будням. Когда Евгений Федорович Логинов вручал мне билет на СП-16, я, поглупев от счастья, совершенно неприлично уставился на его знак военного летчика. Второй класс?! «Что делать, — сказал Евгений Федорович, заметив мое изумление, — большего в армии не успел достигнуть…»

* * *

Интересно, ты знаешь, как при царе летчикам платили? Офицерам — 3 р. в сутки, солдатам 1 р. 50 коп. А тем, кто на дирижаблях летал, меньше: офицерам 1 р. 50 коп., солдатам 0 р. 75 коп. И налетать надо было за месяц не меньше 3 часов, чтобы получить суточные. Это за налет, плюс к окладу.

* * *

Служба моя в авиации началась скандально — не прошло и трех месяцев, — меня судили «красноармейским судом». За что? Кто-то из курсантов спросил: «Ты старшину видел? Он правда из города под балдой явился?» Ну, я и ответил: «Если это тебя волнует, пойди и понюхай». На другое утро ротный показал мне рапорт старшины, тот требовал наказать дневального, так как «по его науськиванию был подвергнут обнюхиванию курсантом Соколовым и еще некоторыми на предмет установления, принимал ли я алкоголь, что нарушает авторитет младшего командира и дисциплину Красной армии…»

Ротный был подстать старшине. «Говорили, товарищ курсант, — пойди, понюхай старшину?» Детали его не интересовали… И меня судили.

Расстроило не взыскание — выговор, а «порядок», по которому приговор суда полагалось доводить до места моей гражданской работы и до сведения родителей. Я бурно возмущался: «Мама тут при чем?! У нее больное сердце… а я, между прочим, совершеннолетний!» Суд моим стенаниям не внял, и тогда я обозвал их скопищем олухов…

Чем бы все закончилось, не знаю, не вмешайся командир эскадрильи. Почему-то он вызвал меня к себе домой вечером. Явившись, я по все форме доложился, а он сказал: «Здесь я не майор, а Григорий Гаврилович», — и познакомил меня с женой. Пригласил к чаю. Дав прийти в себя, спросил: «Так что там произошло, расскажи толком? — и не перебивал, пока я не иссяк. — Все? Теперь, не горячась, ответь, пожалуйста: постельное белье вам вовремя меняют? В столовую старшина не опаздывает приводить? За температурой в казарме следит? Чистота поддерживается?» И я был вынужден бубнить: вовремя, не опаздывает, температура нормальная. «Так чего же ты от СТАРШИНЫ хочешь? Ну, малограмотный он, ну, глупый, знаю, только за глупость у нас никого со службы не прогоняют. Нет такой статьи».

Это был первый памятный урок летчика Голубева, преподанный мне, курсанту. И еще запомнилось: «Не открывай рта, не проверив тормоза: держат они или не держат твой длинный язык».

* * *

А кто такой Минье, знаете! Эх вы! Он был асом первой мировой войны. А потом строил самые удивительные самолеты-самоделки. «Воздушная блоха» называлась машина. Размах — 6

метров, длина — 3, и весила она 250 кг.

Минье многие годы контрабандно летал на своей блохе и строил новые мини-самолеты, которые расползлись по всему свету!

С Минье конкурировал наш Невдачин. Его «Буревестник» при размахе 9 метров и длине 6, весил всего 130 кг. На нем знаменитый испытатель Жуков забрался на высоту 5500 метров.

* * *

Только что оставленный инструктором в училище летчик спросил, когда мне было всерьез страшно? Поторопившись с ответом, я стал рассказывать, как еще до войны меня отловили на аэроклубовском аэродроме и чужой инструктор спросил, не желаю ли прыгнуть с парашютом? Мне было семнадцать лет. Отказаться — что люди подумают? — я не решился. Он торопился, вероятно, делал свой «плане». Короче говоря, я сказал: «Да!» А испугался на высоте восьмисот метров, когда с запозданием понял, что деваться мне некуда. Вспоминаю с ужасом, как инструктор скомандовал: «Пошел!», а я спросил: «Куда?»… Но все обошлось благополучно.

* * *

Задание, прямо сказать, выглядело странно — собрать потрепанные и разбросанные по случайным посадочным площадкам машины, подштопать и перегнать на основательный ремонт в Пензу. Мне достался вполне приличный с виду агрегат, правда, мотор у него со страшной силой жрал масло. Командир решил: «Бери канистру масла с собой. Взлетишь последним, строя можешь не держать, зря газом не шуруй. Начнет падать давление, сядешь на промежуточной точке, не выключая мотора, дольешь масла — и дальше!»

Перед самым взлетом вести нашу группу взялся инспектор армии. О полученных мною указаниях он ничего не знал. И начал меня честить еще на выруливании.

Взлетел. Минут через десять погода стала портиться, пришлось снижаться и не столько смотреть за группой, сколько наблюдать за землей и за давлением масла. А группа уклонялась влево. Это я видел, но тут меня совсем прижало, пришлось вцепиться в железку, снизившись до уровня электромачт. Железка не подвела, масла хватило, и я сел как и было задумано, в

Петрозаводске. И тут же к борту «подали» виллис — командующий требовал! Немедленно!

«Где группа? — спросил генерал. — Ну?» Ничего вразумительно я ответить не мог, стал рисовать, «как было дело», но командующий меня не слышал: «Где группа? Почему бросил строй?»

Разнос продолжался довольно долго, пока не принесли донесение: «Потеряв ориентировку по причине плохих метеоусловий, группа в полном составе произвела вынужденную посадку с убранным шасси. Сели на заснеженную поверхность озера… Все целы».

«Так, — сказал генерал, — теперь понятно. Повтори, что ты лопотал с самого начала». Я повторил. «Ладно, пошли обедать, — позвал командующий. — Приглашаю». Признаюсь, до меня дошло с опозданием: старый летчик, наш генерал, любил нас, и глупо было на него обижаться.

* * *

На войне он сбил пятнадцать самолетов противника и был пожалован Золотой звездой, после войны закончил школу летчиков-испытателей с отличием, но для меня важнее всего прочего он САМ, мой лучший друг. Чтобы понять и ощутить, каким он был ЧЕЛОВЕКОМ — два маленьких фрагмента из его биографии.

На показ новой техники прибыли руководители страны. Экипажи выстроили перед парадными трапами. Туполев представил моего друга и начал давать пояснения по машине. Хрущев реагировал весьма непосредственно, задавал массу вопросов, отвечать на которые было не так просто. «А что лучше — два двигателя или четыре?» Вот и подумай, как отвечать, когда рядом стоят двухдвигательная и четырехдвигательная твои машины? Одно неосторожное слово — и какой-то самолет может не увидеть неба. Внезапно слушать пояснения Хрущеву, видно, наскучило, и он спросил? «А внутрь-то пустите?» и уже занес ногу на трап… И тут мой друг взял Хрущева за локоток и придержал. «В чем дело? — вскинулся Никита Сергеевич. Вздрогнуло окружение. А Митя сказал: «Пропустим даму, Никита Сергеевич, — и сделал пригласительный жест в сторону Фурцевой, члена политбюро и персоны в те годы очень высоко взлетевшей. Екатерина Алексеевна начала подниматься в салон, а мой друг, наклонившись к самому уху Хрущева, прошептал достаточно громко:

— Оцените эти ноги, Никита Сергеевич!..»

Пожалуй, тот, кто не жил в ту эпоху, не оценит в полной мере независимого нрава и мужества моего друга. О хорошем вкусе и не говорю!

И второй фрагмент.

Он успешно поднял свой первый опытный корабль. Дело сделано — можно праздновать! И мы отправились на Сретенку, в «Дары природы», за закуской. Внезапно он выполняет резкий разворот на девяносто и сворачивает под вывеску «Меха». Следую за ним: ведомый — щит героя! В прохладном почти пустом магазине мой друг обращается к симпатичной продавщице: «Не сочтите за труд показать нам чернобурку, желательно крупный экземпляр». Девушка старательно перекладывает на прилавок дорогую рухлядь, приподнимает шкуры, встряхивает, оборачивает к свету. Митя дует в мех, внимательно разглядывает товар, задает не очень понятные мне специфические вопросы. В какой-то миг, нагнувшись, оборачивает чернобурой лисой голень и поясняет: «Хочу на унты пустить, чтоб Женька от зависти лопнул!! Парную лисичку найдем?»…

Это был легкий розыгрыш, за ним последовал легкий флирт, и я бы, пожалуй не стал рассказывать о мифических унтах из чернобурки, когда бы не одна фраза, произнесенная Митей в магазине «Меха»: «Жить надо весело, весело пало жить». И праздники устраивать самим себе, не ленясь и не скупясь.

Между прочим

Воздушное крещение Антуан Мари Роже де Сент-Экзюпери получил в двенадцать лет на аэродроме в Амберье. И крестил его сам Жюль Ведрин, сегодня он, увы, забыт, а до первой мировой войны этот пилот был едва ли не самым известным авиатором мира.

Отто Лилиенталь с четырнадцати лет наблюдал, приручал и старался подражать аистам. Тому, кто избирает своей судьбой авиацию, НАЧИНАТЬ не может быть рано, опасно — ОПОЗДАТЬ! Из документа восьмидесятилетней давности; «Некоторый юридический интерес представляет вопрос о подданстве детей, рожденных на воздушном судне в пути, во время нахождения его над территорией чужого государства». Как ни странно, но вопрос этот так и не получил однозначного ответа.

Виктор Гюго восторженно относился к летанию. «Культура скоро проникнет во все уголки мира. Благодаря воздушному флоту все люди смогут приобщиться к науке и прогрессу. У нас есть крылья, человек становится птицей, и какой птицей! Птицей, обладающей разумом!»

Каждое желание дается тебе с силами, необходимыми для его осуществления, — уверяет Ричард Бах, летчик и писатель весьма нестандартной судьбы. Не так давно его книги перевели на русский язык.

Необходимость в воздушных коридорах предусмотрел еще мудрейший капитан Фербер. Уже в 1910 году, когда летательные аппараты едва-едва скреблись у земли, была названа высота коридора: «Это будет, вероятно, около 300 метров…»

Еще не существовало ни одной регулярной авиалинии, а юристы беспокоились о минимальной высоте трасс. «Надо установить такую высоту, с которой были бы затруднены нескромные наблюдения за тем, что делается в домах населения».

Как убедительно звучат слова Антуан а да Сент-Экзюпери: «Неудачи закаляют сильных».

Был момент, когда Уильбур Райт предложил Орвиллу держать пари: «Человечество освоит моторный полет не раньше, чем через тысячу лет…» Братья полетели через два года. Слабость извинительна и сильным людям, непростительно — бездействие.

* * *

Василий Андрианович Слесарев не только создатель одного из первых самолетов-гигантов — «Святогора», но еще и изобретатель, пытливый конструктор соорудивший ротативную машинку для определения мощности… мух и скорости их полета. Уроки природы получили количественное выражение благодаря этому открытию. И тут стоит припомнить заповедь Фербера: «От

шага к прыжку, от прыжка — к полету».

* * *

Рассказывали мужики из КБ Микояна: Гуревич остался за главного в лавке. Микоян ушел в отпуск. Идет совещание, конечно, срочное и, ясное дело, важное. Гуревич спрашивает, а где инженер, назовем его Васин? Нет Васина. Гуревич возмущается: «Что за безобразие! Он же должен делать сообщение… Я просто не нахожу слов…» Совещание заканчивается без Васина, и Гуревич велит: «Пусть Васин, когда изволит явиться на работу, сразу зайдет ко мне в кабинет, я ему такое скажу, на всю жизнь запомнит!» Васина на фирме не очень-то обожают: надменный он человек. Все с интересом и некоторым злорадством ждут, что ему скажет деликатнейший Гуревич. Наконец, Васин появляется, его только что не толпой препровождают в кабинет Гуревича.

— Извините, Михаил Иосифович, — начинает Васин… Но Гуревич останавливает его:

— Как вам только не стыдно! Идите работать… Работать надо, Васин.

* * *

В училище у нас ротный был, одно слово — пехота… и совершенно штучный дурак. Первое, что сделал, очутившись в авиации, — синий картуз с крабом завел. Гоняет он нас на строевой, бывало, да как заорет: «Ро-о-ота, дать песняка, чтобы та ракита упала!» Или еще любил: «Крепче ножку, печатай шаг! По рубцу, Сарра!..» Ругал он нас тоже интересно: «Ты у меня еще подрожишь, как осиновый лист на березе». Любил, чтобы его качали. Объявит перекур, мы его подхватываем — и качать. Он вроде сопротивляется, а сам млеет. В его понимании — раз качают, значит, оказывают уважение, почитают.

В тот день дневалил Райк — затейник, первая персона в самодеятельности. Вот он и гаркнул в окно третьего этажа: «Эскадрилья, с-м-и-р-н-о! Товарищ полковник, пятая эскадрилья на строевых занятиях качает любимого командира! — И сам же голосом начальника училища — это он умел: «Вольно, вольно. Продолжайте занятия».

Но продолжать ротный сумел только через неделю. Еще прихрамывая, он все равно орал с вдохновением: «Печатать

ножку, соколики! Тяни носок! Сарра, по рубцу!..»

* * *

На Ли-2 я тогда пилил. Агрегат достался старый-старый, еле дышал. Возили мы что попало, случалось — даже скот. А — что? Сибирь. Дорог нет… Летим, везем сметану. Сколько бидонов, уж не помню. Много. Крышки на тех бидонах замками патефонного типа, защелкиваются, знаете? Летим. Какого хрена нас загнали на эшелон в 4200 метров, понятия не имею.

Вдруг в пилотскую кабину врывается форменное привидение: голова — белая, плечи — белые… оно воет… Оказалось, бортач решил сметанки попробовать, крышку откинул и, пожалуйста! Разница в давлении сработала. «Физику надо знать!» — Это я ему сказал, а он огрызается: «Какая тут физика! Облизывайте меня, облизывайте! Сметана будь здоров какая!»

* * *

С тем бортачом летая, скучать не приходилось. В другой раз уселся в сортире, дверь не закрыл и экипажу рожи всякие строит. Потом видим, поднимается с места, бумажку над унитазом лопит, сквозняком ее подняло. Ну, я постарался — уловил момент и ткнул штурвал от себя. И физика снова сработала: бортач по самый локоть влетел… сами понимаете во что. Мы еле-еле управились кабину запереть, так он рвался с нами расправиться…

Между прочим

Ассен Джорданов учит: «Знания можно только передавать, а не накачивать»

Пилотаж, без сомнения, — великое дело, но пилотажем все-таки не исчерпывается наше ремесло. Только тот настоящий Летчик, кто в совершенстве владеет слепым полетом.

О том, что Линдберг перелетел без посадки на одномоторном самолете Атлантику, знают, думаю, все авиаторы, но едва ли каждому известно, что впервые появившись на учебном аэродроме 1 апреля 1922 года,

он совершил свой первый в жизни полет 9 апреля. Вывозная программа заняла 8 часов и обошлась Линдбергу в 500 долларов.

Первая бомбардировка с воздуха произошли в… 1849 году. Австрийцы нанесли тогда удар по Венеции с щаров-монгольфьеров.

Французский портной Рейхельт сконструировал в 1912 году и испытал на манекенах парашютный костюм. Испытания крылатых костюмов прошли неудачно, но изобретатель упорствовал. Он вдвое увеличил несущую поверхность и самолично сбросился со смотровой площадки Эйфелевой башни. Увы, этот безумный прыжок, запечатленный на пленке вездесущими хроникерами, оказался трагическим — Рейхельт погиб.

14 дирижаблей построил, облетал и, выражаясь современным языком, списал неугомонный Сантос-Дюмон, популярнейший авиатор начала века, постоянный объект внимания карикатуристов. И внезапно объявил: «Баста! С дирижаблями покончено, пересаживаюсь в самолет».

Первое четвероногое, поднявшееся в небо на воздушном шаре, — баран. После благополучного полета над Парижем он был принят на королевский скотный двор и получил новое гордое имя «Монт-о-сьель», что означает, — поднимавшийся в небо.

На фоне великих заслуг Лилиенталя перед авиацией как-то остается незаметным изобретенный им конструктор для ребятишек, да-да, тот самый, собирающийся на болтиках и гаечках. И уж никому в голов не придет, что под псевдонимом Карл Поль он увлеченно подвизался в драматическом театре.

* * *

На взлете в Хабаровске у ТУ-114 обломилась передняя стойка. Удачно: машина оторвалась и ушла в набор. Командир корабля принял решение — иду на Москву, как и следовало по расписанию. В столицу доложил — так и так, горючего должно

хватить, корабль ведет себя нормально, словом, ждите в Домодедово. По такому случаю к прибытию Ту-114 на аэродром весь синклит во главе с Туполевым припожаловал. И у каждого свое мнение, как наилучшим образом следует действовать на посадке, чтобы потери оказались наименьшими.

Командир приказал экипажу загнать всех пассажиров в хвост. Уплотнить! Чтобы, как шпроты в банке скомплектовались. В пилотской кабине оставил одного бортинженера, велел, если загорится, вытаскивать его за ноги в проход. Открыл боковую створку, ценными указаниями земли пренебрег, садится»… Сел нормально, в конце пробега увел машину на грунт, дал носу опуститься на зеленую травку… И — порядок, самую малость остекление штурманской кабины повредилось.

Ну а теперь — самое главное.

Туполев радуется, свита ликует, пассажиры охают, пилота славят. Генеральный спрашивает летчика: «Ну, герой, как тебя отблагодарить? Такая посадка! Проси, не стесняясь, чего хочешь?» Тут все замерли, чего попросит: квартиру, новую машину, дачный участок? А летчик, и минуты не раздумывая, говорит: «Раз такое дело, не обижайтесь, Андрей Николаевич, пособите на Ил-62 перейти». И что ж вы думаете… Старик пилота обматерил, но слово сдержал. Так тот до самой пенсии на Ил-62 вкалывал.

* * *

Почему-то за глаза мы называли его не иначе как Ванька, и это невзирая на высокое воинское звание, на солидный стаж испытателя. Заводной он был, Ванька, и жутко азартный. Выдумал себе развлечение, помню, хватает своей лапищей тебя за левое запястье и предлагает: «Махнем, не глядя!» — имелся в виду обмен часами.

Как ни странно, но затея оказалась заразительной. Ваньке случалось отдавать штурманскую «Победу» за дешевенькую штамповку, а бывало, в обмен на «Молнию» ему доставалась шикарная «Омега». Впрочем, стоимость часов его не очень волновала, увлекал процесс. «Ну, махнемся?! Чего жмешься? — приступил он в тот раз к штурману, мягко выражаясь, щедростью не отличавшемуся. — Давай! Рискни хоть раз в жизни, жмот!» К всеобщему удивлению, атакованный штурман согласился. Ванька снял с руки «Лонжин» и получил… игрушечные семидесятикопеечные часики с нарисованными стрелками на картонном циферблате. И ведь не дрогнул, даже бровью не повел мужик.

* * *

Вероятно, о первом русском летчике Михаиле Никифоровиче Ефимове, блестяще окончившем школу Фармана еще в 1910 году с дипломом пилота-авиатора № 31, вы кое-что слышали. Он установил множество рекордов, завоевал пропасть почетных призов и медалей. Но знаете ли вы, что он первым (одновременно с Мациевичем) начал летать в России ночью. Он работал летчиком-испытателем, был инструктором, воевал, пытался построить самолет собственной конструкции и в тридцать восемь лет был расстрелян белыми…

А много ли вам говорит имя Сергея Исаевича Уточкина или Георгия Георгиевича Горшкова, что вы знаете о Льве Макаровиче Мациевиче, первой жертве нашей авиации или Сергее Алексеевиче Ульянине? Ну, кто может рассказать о жизни юриста Александра Алексеевича Васильева, сменившего судьбу судебного крючкотворца на вольную профессию летчика? Я назвал только несколько имен сотоварищей Ефимова, его современников. В этом ряду стояли Виктор Владимирович Дыбовский. Петр Владимирович Евсюков, Александр Евгеньевич Раевский, Глеб Васильевич Алехнович, Харитон Николаевич Славароссов (Семененко), Евграф Николаевич Крутень… Нет никакой возможности перечислить имена всех первопроходцев нашего неба, и как было бы здорово, узнай каждый ныне летающий лейтенант о судьбе хотя бы пяти своих предшественников, поведай он об этих отважных людях своим товарищам. Надеюсь, вы понимаете: патриотизм сам по себе не произрастает, и судьбы предшественников подобны элитным семенам, как тут не припомнить — «что посеешь, то и пожнешь».

* * *

Ричард Бах, пилот и писатель, думает так: «Человек, который летает, ответственен за свою судьбу. Несчастных случаев, которых нельзя было бы избежать благодаря действиям летчика, почти не существует. В воздухе не может появиться ребенок, который вдруг выбежал из-за припаркованной рядом машины. Сохранность летчика — в его собственных руках».

Учтите, Ричард Бах налетал много тысяч часов и только тогда стал профессиональным писателем, когда во всей Америке, кажется, не осталось уголка, где бы он ни приземлял свои машины. Множественное число тут не случайно, легче сказать на чем он не летал, чем перечислить машины, прошедшие через его

руки.

* * *

Репортер таранной силы рвался на остров Удд, чтобы первым взять интервью у Чкалова. В аэропорту Хабаровска ему сказали: «Наши машины на Удд не летают, там нет мало-мальски пригодной посадки…» Репортер поинтересовался: «Почему же «Р-5», а тем более «У-2» не могут, если Чкалов посадил «АНТ-25»? Ему ответили: «Так то Чкалов». Но репортер был в своем деле сам Чкаловым: он выбил гидросамолет у пограничников и первым из журналистской братии обнял Чкалова на русской земле. А остров Удд, как вам известно, стал островом Чкалов.

* * *

А ведь много нашлось в России писателей, не сочувствующих «завоеванию воздуха». Одному поэту аэропланы не нравятся ввиду того, что на них, по его мнению, будут летать:

Густопсовые шпики,
Золотые барчуки,
Бюрократы, шулера,
Биржевые маклера
И, как жирные вампиры,
Мягкотелые банкиры».

Текст этот из 1912 года.

* * *

Почему летающая публика так привержена Антуану Де Сент-Экзюпери? Мне лично кажется, что написанное им больше иных мудростей заставляет задумываться, а чего я стою, так ли живу?.. «Впервые я слышал свист пуль. Наконец-то я знаю, чего стою… я понял также и то что всегда меня удивляло: почему Платон ставит мужество на последнее место среди добродетелей. Да, мужество состоит не из очень красивых чувств: немного ярости, немного тщеславия, значительная доля упрямства и пошлое спортивное удовлетворение… Никогда уже я не буду восхищаться человеком, который проявляет одно только мужество».

Согласны? Если да — хорошо, но если нет — тоже совсем не плохо. Главное, у вас появился повод поразмышлять.

* * *

Обращение к прошлому помогает пристальнее оценивать действительность, вот послушайте, как осторожно воспринимали авиацию в 1912 году: «Современному культурному человеку решительно не с кем бороться, кроме человека. Не станут ли люди пользоваться аэропланами исключительно как средством борьбы Друг с другом. Не приобретут ли они инстинкт хищной птицы, когда сроднятся с ее стихией? Это предположение подтверждает, по-видимому, назначение, к которому готовят аэропланы главные их заказчики, военные ведомства разных государств». Ну как, не слабо подмечено?

* * *

Каких-нибудь восемьдесят лет назад профессор Мейли, рассуждая о будущих пользователях воздушного транспорта, пророчествовал: «это будут государи (для обеспечения себя от покушений), политики и дипломаты, которые должны быстро перемещаться из одного пункта земного шара в другой, артисты и «звезды» театров и, наконец, те люди, которые имеют много досуга, но именно потому и торопятся (люди спорта)».

* * *

«Историю авиации надо изучать пристально, знать в деталях, — вешал нам замполит, — это не только поучительно, но и весьма любопытно. Вот мы любим жаловаться: нет в авиации порядка! Бедлам! А почему и когда начался этот беспорядок? Ну, кто ответит… — Он хотел сказать что-то еще, но его перебил рыжий Васька, без тени улыбки сообщил: «Когда Орвил смахнул (правда, он употребляет более убедительный глагол) у Вильбура ключ на полдюйма. Вот с тех самых пор и пошло, и поехало».

Между прочим

Слепой полет, когда естественного горизонта не

видно, когда ориентироваться в своих действиях летчик может только по приборам, требует строго обдуманных, хладнокровных и непременно планомерных действий. Летчик должен знать приборную лоску своего самолета и владеть кабинным оборудованием точно также, как хороший пианист владеет клавиатурой своего инструмента.

Скорость — лучший друг прогресса и не только, между прочим, в авиации.

Запомните на всю жизнь: если летчик остался без горючего в полете, ему — летчику — никакого оправдания быть не может.

Любознательность — первопричина многих замечательных открытий в нашем мире, авиация не составляет исключения. Впервые кинооператор очутился в полете 24 апреля 1909 года. Это случилось поблизости от Рима. Взял его в полет Вильбур Райт.

К 1912 году было выдано 2490 пилотских свидетельств. Лидировала Франция — 966, Россия оказалась на шестом месте — 162.

* * *

Сначала я все пытался понять, кто так осторожно меня будит? ПОТОМ мучительно соображал, а сколько же сейчас времени? Постепенно все прояснилось — будил сосед с левой койки (наше общежитие больше походило на казарму), а время было — половина третьего. «У тебя есть три сотни? — спрашивал сосед. — Мне до вечера…» Я никак не мог сообразить, для чего человеку могут быть нужны три сотни среди ночи? В конце концов он объяснил — загуляли с вечера, и задолжал официантке три сотни, пришлось оставить в залог, страшно выговорить, партийный билет. «Офицерское удостоверение личности эта мегера принимать не пожелала».

И прошло двадцать лет. И встретились, плотно присев в «Арагви», любимом ресторане нашей молодости. Как водится, над столом только и слышалось: «А помнишь… помнишь…» К поседевшие мужчины обращались друг к другу по именам. И я имел неосторожность поинтересоваться: «А помнишь, как ты меня

будил…» Маститый мой сосед подтвердил: «Было дело! Торопился расплатиться и не опоздать на полеты!» Он все подтвердил, кроме ПАРТБИЛЕТА. «С ума ты сошел, какой партбилет? Профсоюзную карточку я оставил, старик, или что-то в этом роде!»

* * *

Очень уважаемый человек, летчик, за спиной которого остались три сотни боевых вылетов, бомбежки Берлина, позвонил в редакцию «Комсомольской правды» и напомнил: исполняется сто лет со дня рождения Михаила Михайловича Громова, газете следовало бы откликнуться. Для отечественной авиации Громов сделал больше, чем много. С ним согласились и посетовали — готового материала нет, с кем бы связаться для интервью? Летчик назвал имя и отчество жены Громова, дал ее телефон.

Лучше бы не сообщал!

Бойкий газетчик позвонил, попросил к телефону Нину Георгиевну и поинтересовался… как себя чувствует Михаил Михайлович?

* * *

Замечали, наверное, — чем ранг начальника выше, чем причуды у него случаются неожиданнее?

Шли политзанятия в роте аэродромного обслуживания, Неожиданно в аудиторию вошел политдеятель недосягаемой для присутствующих высоты. Приняв рапорт, оглядел помещение, ткнул пальцем в самого неказистого солдатика и велел: «А ну-ка, покажи, кто тут враг номер один?» — При этом он продолжал шарить взглядом по стенам образцово-показательной ленинской комнаты.

К ужасу местных командиров, солдатик начал всматриваться в портреты членов политбюро. Делал он это неторопливо, фиксируя взгляд на одном, другом, третьем… дошел до конца и изрек: «Тут нэма». Высокий начальник хмыкнул и поинтересовался: «А тут?» — и показал глазами на стену, где располагался портретный ряд маршалов Советского Союза. Все повторилось. «И тут нэма!» — сказал в конце концов солдатик. И что ж вы думаете, как отреагировал высокий начальник? «Молодей!» — И с этим удалился.

* * *

Нам никогда не приходило в голову, что «Сталинский маршрут» Чкалова, Байдукова и Белякова закончился на острове Удд ВЫНУЖДЕННОЙ посадкой? И сенсационный их маршрут из Москвы в Соединенные Штаты не привел к побитию мирового рекорда дальности, как планировалось. А дамы — Гризодубова, Осипенко, Раскова и вовсе упали в тайге. И шестнадцать человек спасателей поплатились жизнью при их розыске. Об этом долгие годы умалчивали. А похоронили останки несчастных только в 1969 году, после того как на месте гибели оказались случайные охотники.

Экипаж Коккинаки и Гордиенко, державший курс из Москвы на Нью-Йорк, тоже не долетел до цели, приземлившись на острове Мискоу… Не в осуждение героев летчиков надо вспоминать об этих печальных фактах, а ради преодоления атмосферы умалчивания, утаивания, засекречивания, а проще определить — неудержимого вранья, что далеко еще не рассеялась и сегодня. А пора бы!

* * *

Теперь православный крест на шее скорее дань моде, чем символ истинной веры. А тогда, в то непростое время, когда религию величали опиумом для народа, редко было увидеть человека с крестом.

И вот достался мне механик, старшина сверхсрочной службы, кряжистый, средних лет мужик, который каждый раз, когда я подавал ему знак «убрать колодки», крестил мой «ишачок» и меня в нем, пренебрегая косыми взглядами окружающих. Не знаю, с Божьей ли помощью, но пока Гриша провожал меня на задания, все завершалось благополучно. А самое удивительное, что запомнилось на всю жизнь, это его мимолетная фраза: «Вам хорошо: улетите — и никаких забот, а тут сиди и переживай, пока не вернетесь».

* * *

Он менял стартер на моторе. А зима лютая, мороз — не вздохнуть и ветер. Наживить гайки на шпильки крепления и летом была проблема, больно тесно располагался стартер. Но ведь надо. Граница. Боевое дежурство. И Гриша плюнул на гайку,

приморозил к кончику пальца и живым ключом, можно сказать, насадил одну, следом другую и так все четыре гайки. Белые следы на фалангах остались у него на всю жизнь. А ведь за это даже медали «За боевые заслуги» не давали.

* * *

Вера Фигнер, деятельница революционного движения, протомилась в Шлиссельбургской крепости двадцать лет и эмигрировала из России в 1906 году. И в том году эта шестидесятилетняя женщина приобщилась к авиации. Сохранились ее воспоминания о первом полете на гидросамолете: «Всюду, спереди и с боков, видишь только одну синюю воду; аппарата как будто нет; никакого твердого вещества кругом — только собственные ноги да тоненькая проволочка там и сям… Вся конструкция какая-то хрупкая, игрушечная, почти балаганная, а кругом — вода и вода…»

Описав со всеми подробностями свой первый полет, Фигнер подводит итог: «Это прекрасно!»

* * *

Наверное, ни один банк не обходится без ссылки на высокие авторитеты. «…Мужество требуется не только для того, чтобы сказать «Да», но и для того, чтобы ответить «Нет». Это слова Громова — основателя целой школы летных испытаний в России. И его последователь Галлай обращает внимание летающих: «Предусмотренная опасность — уже наполовину не опасность». И знаменитый полярный пилот Каминский завещал нам помнить: «Неудачи — это ступени к ожидаемому успеху».

* * *

Слыхали: птица тяжелее воздуха в 200 раз, а человек — в 800. Ну и что? А то — Жуковский считал, исходя из этой арифметики, что идея полета на машущих крыльях не безнадежна. Вертолет ведь предусмотрел еще Леонардо да Винчи, а сколько ждать пришлось, прежде чем полетели!

* * *

Он был очень знаменит, две Золотые звезды на войне заработал. И вот едет вечерком из Москвы на свой аэродром. Возвращается с торжества — фронтовой его командир маршальским званием пожалован. Надо ли говорить, событие такого масштаба не квасом или кока-колой отмечают. Но наш дважды герой в полном порядке, каждое свое движение контролирует, едет весело и легко. Вот уже и церковка на углу покачалась, вот левый поворот, и, можно считать, дома…

Только повернул — стоп! Милиционер молоденький, весь блестит, сразу видно — из новеньких. Опережая стража порядка, наш герой спрашивает: «Что это за палка у тебя, сынок? Интересно! Светится! Надо же!.. Дай поглядеть…» Две звезды гипнотизируют юного милиционера, он протягивает жезл герою: «Смотрите…» И тут срабатывает инстинкт самозащиты — светящаяся милицейская палка летит далеко в поле, ложится в черную пахоту…

Милиционер, естественно, бежит за своим табельным имуществом, а наш друг, не теряя времени, пригасив фары, стремительно отъезжает.

Наутро напросился в командировку и улетел к берегам Черного моря. Его собственное резюме по этому случаю: «Соображать надо!..»

* * *

«Жирных я с детства привык ненавидеть» и потому удивился, получив приглашение на презентацию очередного авиационного фонда. Билет на мелованной бумаге, казалось, попахивает нежной семгой… К сроку прибыли почти все приглашенные — большинство мужчины в годах.

Суета улеглась не сразу, но как только появился поп — рослый, бородатый, в соответствующем облачении, президент сразу начал свою речь. Долго и витиевато он благодарил всех, «кто почтил в этот знаменательный час — первую годовщину отмечаем! За минувший год определились главные направления деятельности, прояснились ее основные моменты…» Слушал я внимательно и запомнил, «скоро фонд сможет начать поддержку не только денежными подношениями нуждающихся… но и обеспечит широкую моральную поддержку… медицинское вспоможение…» Правда, за истекший год сделано не очень много, сказал президент, так как пока с деньгами у нас большая напряженка. «Но бедность не порок, как известно… За сим последовало приглашение, как теперь говорят, «на фуршет».

Надо было видеть как шло в атаку собравшееся воинство. Впереди генералитет, за ним поп, дальше все остальные. Наблюдать эту картину без омерзения было просто невозможно. Обжиравшийся поп живо напомнил мне чеховского героя, что «спускал» блин за блином в утробу, глушившие дармовой коньяк генералы тоже были хороши. Подумал: что ж это с авиацией сделалось? Откуда столько халявщиков появилось?

Уже на лестнице повстречал вальяжную женщину, она окинула меня голубым вопрошающим взглядом и спросила: «Уже? Или вам у нас не понравилось?» Надо было что-то ответить, меньше всего мне хотелось обидеть ее, исполнявшую, очевидно, роль мажордома. Пробормотал что-то. А она: «Напрасно. Напрасно спешите. Через часок будет самое интересное, когда начнут расхватывать остатки». Почему-то вспомнил студенческое: «Гуляй, рванина!» И аж в голову ударило: «Что ж с тобой стало, авиация?!»

* * *

Случилось, загнали меня, летчика-истребителя, к наземникам. Война — не поспоришь! Велели наводить наших. Осень была. Скоро холодать начало, и в ручейке, в котором я приспособился по утрам мыться, ледок появился. Спрашиваю старшину роты связи: «Скажи, а баня у вас тут бывает?» У него глаза, как блюдечки, сделались: «Ты что ж, второй месяц у нас и ни разу не банился?» Старшина тут же звонит кому-то: «Салют, Кабарда, сейчас к тебе притопает летчик, помой его, будь другом, Кабарда, а то он обовшивеет, и бельишко ему замени, словом, оформи, как надо».

Топаю в артиллерийские тылы, опасаясь напороться на случайную мину. В летной школе нас наземным премудростям не обучали. Автомата и то в глаза не видели! Ну, это так — попутно. До Кабарды я добрался благополучно. Большой, усатый, строгий с виду мужик велел раздеваться, пистолет и документы принял на личное хранение, выдал шайку, кусочек вонючего мыла граммов так в десять и командует: «Ныряй!»

В паркой полутьме палатки ориентируюсь не сразу. Так: вода отпускается в правом углу… по норме. Мутно смотрится фигура, как-то странно намыливающая голову — низко-низко склонилась над шайкой. Волосы длинные, свесились и закрывают лицо… Батюшки-святы — дама! А она откидывает прядку мокрых волос за ухо и насмешливо спрашивает: «Или ты никогда голой бабы не видел?» Молчу, что тут сказать, а она: «Тебе, дураку, повезло: нам

по три шайки воды отпускают, а вам только по две, пользуйся моментом и радуйся!»

Теперь с улыбкой вспоминаю, как оно было, а тогда, в мои двадцать лет это ж такое переживание — не до смеху.

* * *

Да-да! На войне, как на войне — и смех и горе… Иду в штаб, сам начальник штаба корпуса вызвал! Вижу — на маленьком костерике старшина чего-то кашеварит. Запах одуряющий! Пена над котелком стоит шапкой. Полюбопытствовал: «Чего сотворяешь, старшой?» — Отвечает этак свысока: «Киселек подполковнику гоношу».

Видно, варит он трофейный концентрат, думаю, и подбираю с земли упаковку. Та-а-ак! Мыльный порошок для бритья (земляничный).

Пожалев незнакомого старшину, перевожу ему, а он… он не верит…

* * *

За переводчика старался в том штабе фельдшер. И вот что-то у него вдруг не заладилось. Мне велели разобраться. Иду. Приводят раненого капитана. Вижу на нем — череп и кости… Эсэсовец, что ли? Следом входит маленький пожилой карикатурного обличил еврей. Понимаю — он и есть толмач. Говорю: «Начинайте допрос, а я постараюсь вам помочь». Толмач произносит что-то на совершенно непонятном мне языке. Немец молчит, тоже не понимает, очевидно. Спрашиваю «переводчика», на каком языке он говорит. «Что за вопрос — НА КАКОМ? Не могу же я говорить с эсэсовцем на идиш!? Говорю на древнееврейском, а этот сукин сын делает вид, будто не понимает».

Между прочим

Как вы думаете, кто был старше, Сикорский или Туполев? Мало кто отвечает правильно: Туполев родился в 1888-м, а Сикорский в 1889 году. Скорее всего, это имя — Хирояши Нишизава — мало что вам говорит, а унтер-офицер Нишизава был самым результативным летчиком-истребителем Японии во второй мировой войне. Он сбил

104 самолета противника. Знаете ли вы, кто написал рассказ «Потерянное сердце», герой которого — летчик Юрков? Между прочим, автор принял не очень удачное «воздушное крещение» на ранней заре авиации, но тем не менее до конца жизни оставался болельщиком и защитником наших крыльев. Правильно — Александр Иванович Куприн.

Давным-давно, в 1929 году, Семен Александрович Шестаков совершил грандиозный по тем временам перелет Москва — Нью-Йорк протяженностью 21242 километра, из них 8000 были пройдены над водой. Он летел на сухопутном самолете «АНТ-4», и этого не стоит забывать.

Первых летчиков мы помним поименно, а первую стюардессу Эллен Черчь, положившую начало профессии 15 мая 1930 г. в авиакомпании «Юнайтед Эрлайнс», увы, неблагодарно забыли.

У Отто Лилиенталя был деятельный и преданный помощник — родной брат, его звали Густав.

Дирижабль «Цеппелин», построенный в 1929 году принял на борт-пятьдесят четыре пассажира — число более чем внушительное.

Первый перелет Санкт-Петербург — Москва был предпринят в 1911 году. Старт взяли 11 машин, до цели долетел один Александр Васильев. За два дня он покрыл 752 километра, потратив на это 24 часа, 41 минуту и 14 секунд.

* * *

Была у меня на войне оружейница Лиза, девочка тихая, работящая, застенчивая. И вот подходит она ко мне, показывает трофейную коробочку и, мило так грассируя, канючит: «Ну, скажите, командир, что это я нашла». В аккуратной коробочке уложены пять серебристых цилиндриков, каждый в своей лунке, а шестая лунка — пустая. Спрашиваю: «А этот где?» Лиза мнется, явно врет, что нашла так, с некомплектом, мол… «Не скажешь правду и я ничего тебе не скажу». Вздыхает, смущается и

признается: «Я только его лизнула… кисленький, вроде карамельки… А тут Доценко меня пихнул, и я… и я проглотила…» «Отойди, несчастная, я же курю! — Подчиненных надо воспитывать. Нагоняю страха: — Ты заглотнула взрыватель — цюндер… Ясно? Отойди! И не лижи что попало…»

* * *

Войны оставалось всего ничего. Мы вылетали из немецкого Штаргардта в наш Горький, летели на завод за новыми машинами. Командир велел запустить нас в склад трофеев: хватайте перед отлетом, что кому нравится, на память, мол, и в благодарность за те Лавочкины, что мы уже доставили в его дивизию. Хватать мне было как-то противно, я тихо слинял с этого склада. Но без трофея не обошлось.

«Перед самой погрузкой в Ли-2 механик приволок и вручил мне пару шикарных темно-зеленых кожаных перчаток. «У тебя же, командир, не лохмотья даже на руках, а следы лохмотьев. Бери. Чего там…» И я взял. Уже в полете, вглядываясь в бисерные буквально буковки на кнопках, прочел: «МОСТОРГ. МОСКВА». И подумал: нормально! Наше — нам, а вашего мне не надо.

* * *

В полярную ночь на далеком острове стряслась беда, надо было срочнейше эвакуировать заболевшего синоптика. А в авиаотряде — полный штиль: три четверти пилотов в отпусках, вертолет застрял где-то на востоке. К вылету практически готов один Ан-2. Но… радиус машины позволяет дойти только до точки, чтобы вернуться, надо на острове дозаправляться. Долететь надо точно, резерва на ошибку и соответствующие исправления просто нет. И еще загвоздка: единственный пилот, находящийся на базе и летающий на Ан-2 — из самых молодых, допуска к такому полету не имеет.

За старшего оставался начальник штаба. Из летчиков он был, налетал когда-то двенадцать тысяч часов. Ли-2, Ил-12, Ил-14, Як-12, По-2 — его машины. И вот начальник штаба приказывает: поднять на борт бочку с горючим, резерв на дозаправку. Молодого пилотягу — сюда.

— Так и так, — обстановку дает, — полетишь? Тот, маленько подумав, говорит:

— Раз надо, полечу. А кто правым со мной пойдет? —

Придется мне. — Это начальник штаба отвечает. — Больше некому. И полетели. И вышли на точку и привезли больного живым, словом, все обошлось. А почему, спрашивается? Когда в авиации очень надо, тогда можно все. Вот за это я и люблю наше дело.

* * *

Была у нас в гарнизоне выдающаяся буфетчица Маша при летной столовой. Ну все она понимала без лишних слов! Между прочим, контрабандно приторговывала водочкой. Начальство, конечно, ведало, но сквозь пальцы на это дело поглядывало. А Маша пароль придумала. Подходишь и говоришь: «Машенька, мне бы стаканчик лимонадика. Капнешь?» Расплачивались в получку. Водочку Машенька подкрашивала, так что комар носа не подточит.

Сидим за обедом, к Маше подходит незнакомый полковник. Потом выяснилось — то был новый инспектор воздушной армии. Слышим: «А попить, девушка, найдется? Лимонадика бы хорошо». Мы замерли. Маша скосила глаз на Геройскую звезду, на знак заслуженного военного летчика и бестрепетной рукой нацедила, как своему. Полковник выпил стакан в один глоток, не поперхнулся, сказал: «Порядок у вас тут!» А Маша потом говорила: «Наш человек оказался, я сразу просекла».

* * *

Кончались сороковые годы. Мы уже летали на МиГ-9 и на Як-15, на первых российских реактивных самолетах, нас еще именовали реактивщиками, всячески подчеркивая этим особость и высокую значимость нашего положения в авиации. Замечу, к машинам мы привыкли быстрее, чем ожидали и вполне спокойно усаживались в кабины, единственное, на что поглядывали с опаской — на рычаг катапультного устройства пилотского кресла. Одолевали слухи. Говорили, в Германии один больно любопытный залез в трофейный «мессер», дернул за рычаг, так его с ангарного потолка мастерками неделю отскребали… И еще говорили: катапультировали у нас обезьяну, хана ей сразу пришла — позвоночник переломился… А на днях, мы это уже сами слышали — поросячий визг над аэродромом стоял. Вроде катапульту на свинье проверяли. Почему же на свинье? А нужно было весовое подобие получить. Говорят, говорят, говорят…

Наконец, официально сообщили: завтра начинаются занятия по катапультированию. Ждем, что-то будет?..

И вот он входит в аудиторию, седой, красивый, улыбающийся. Он говорит, слегка заикаясь: «При-и-и-нцип ка-аатапульты про-ост, как Колумбово яйцо-о. К спинке вашего кресла приварена тру-у-уба, это, считай — ствол! В стволе за-а-аряд. Так? А роль сна-а-аряда исполняете вы, то есть — ле-е-е-етчик. Тянете скобу, за-а-аряд детонирует, и вас мо-о-оментально выносит из ка-а-абины…»

Мой приятель тихонечко толкает меня под бок и спрашивает шепотом: «Интересно, за-а-аикание у него когда началось — до или после ка-а-атапультирова-ния?» К нашему ужасу лектор расслышал шепот моего приятеля и тут же вполне мирно проинформировал нас: «За-а-аикаюсь я с детства. О-о-осложнение получилось после скарлатины. В ле-е-етную шко-о-олу поэтому не взяли, еле уго-о-оворил в парашютисты принять… И он продолжает лекцию: «Гла-а-авное — что? Перед прыжком но-о-о-оги вжать в педа-а-али, ло-о-окти — к телу, пло-о-отно, чтобы не отбило. Гла-а-аза закрыть, ро-о-от — тоже… иначе ра-а-азорвет… Если действовать пра-а-авильно, ника-а-аких особых неприятностей не бу-у-уудет. Что? Ка-а-акое ощущение? По-о-ожалуй, могу так ска-а-азать, — вроде вам бо-о-ольшой лопатой под жо-о-опу двинули: ра-а-аз — и наблюдаешь са-а-амолет у себя под но-о-огами. А дальше а-а-автоматика срабатывает». На этом наша теоретическая подготовка завершилась.

* * *

Вскоре по окончании второй мировой войны Эрих Мария Ремарк, один из немецких писателей, чьим трудом и талантом определяется лицо литературы нашего столетия, писал: «А где-то на другом конце земли еще ночь. Когда-нибудь появятся самолеты, на которых можно будет догонять ее. Они полетят со скоростью вращения Земли. И если ты будешь любить меня в четыре часа, вместе со временем мы полетим вокруг Земли, и она остановится для нас».

Так писал Ремарк. Самолет сегодня — не вопрос: такие машины давно поступили на вооружение многих стран. А вот как сделать, чтобы они служили любви, а не ненависти — вот в чем задача!

* * *

Чкалов был азартным человеком, он любил и лихо играл на бильярде. Проигрывал не часто, но случалось. И вот огорчение: в летной комнате строжайше запретили играть на деньги. А просто так — совсем другой вкус… И Чкалов придумал: проигравший лезет под стол, и, пока длится следующая партия, сидит там, громко понося себя, выдавая что-нибудь такое: «Позор мне, слабаку из слабаков!» Или: «О, я, ничтожнейшая мазила, жалкая личность, проходимец и аферист…» И подобное выкрикивал, проиграв всемирно известный комбриг, по нынешней тарификации — генерал-майор, сидя скорчившись под бильярдом. И можете быть уверены, те, кто гонял в это время шары по зеленому сукну, не очень спешили завершать партию. А

теперь вопрос: много ли сегодня найдется генералов, готовых последовать Чкалову, самому демократичному Герою России?!

* * *

Случилось мне как-то лететь пассажиром из Бордо в Париж. Напросился к экипажу в гости. Хотелось глянуть, как этот А-300 из пилотской смотрится. Общаюсь с мужиками на своем диком французском, помогаю себе руками. Ничего. Есть контакт! Среди прочего выясняется — второй начинал летать на… Як-11. Оказывается, французы купили у нас сколько-то «яков». По закону «рояля в кустах» у меня находится в кармане значок Як-11. Торжественно вручаю его второму. Командир корабля велит стюардессе подать бутылку вина. Чокаемся и пьем — за небесное братство!

Пытаюсь вообразить, как бы выглядела подобная ситуация на трассе Тбилиси — Москва, например?! Возможно, мы бы и чокнулись, трижды проверив сперва, надежно ли заперта дверь пилотской кабины и непременно тревожась: настучат или не настучат? Кто настучит?..

* * *

Вот какой телесюжет был недавно в кадре. Крупно — Ту-154. Перед машиной выстроен экипаж. Наезд. Командир корабля — ярко выраженный узбек, второй пилот — типичный монгол, у бортинженера тоже восточная внешность. Самолет приобрела какая-то частная фирма, очередное ТОО. Мужики откровенно посмеиваются. Чему? А вот чему: поп освящает Ту-! 54 вместе с его доблестным экипажем.

И ведь как тут не улыбнуться, можно ли самолет, как бакалейную лавочку, освящать, для чего? И попы меня удивляют — неужели им все равно, что и кого святой водой кропить, лишь бы платили?

* * *

В нашей летной столовой прижился котище по кличке Гирей. Да, я тоже платил ему свою колбасную дань, но исключительно из соображения — не прослыть бы жадным. Кошек я не любил никогда. Тут номинальная хозяйка Гирея официантка Рая

объявила, что выходит замуж и собирается убыть в танковый гарнизон, я был, кажется, единственным, не принявшим участие в протесте: руки прочь от Гирея! Гирей — наш! Был декабрь. В тот год морозы рвали стволы старых деревьев. Рая уехала и кота забрала. Раю забыли через неделю. Гирея — через две. В середине февраля, когда мы садились завтракать и двери грохнули в очередной раз, вместе с капитаном Щетининым в столовую вошел Гирей. Отряхнулся и направился к окну раздачи. Позади за Гиреем остались сто с лишним километров завьюженной, промозглой исхлестанной метелями земли; он прошел сквозь враждебный лес, через поля, заваленные снегом, он пересек опасные дороги… Как и, главное, для чего?

Хочется верить. Гирей был нашим, авиационным, котом.

Кот подошел к окну раздачи, поднялся на задние лапы, ей-ей, он знал — его накормят в первую очередь: он вернулся, а экипажам еще только предстояло лететь.

Между прочим

Почти сто лет назад Виктор Гюго писал: «Океан должен уступить место другой беспредельной стихии. Вода… должна уступить место воздуху. У нас есть крылья, человек становится птицей! Птицей, обладающей разумом!»

Умирая, 9 августа 1896 года Отто Лилисталь произнес слова, которые не должны забывать авиаторы и сегодня: «Жертвы должны быт принесены». Известно, как высоко оценил подвиг Лилиенталя Николай Жуковский: «Человек полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума».

Джон Барбазон — пилотское свидетельство Великобритании 1 — умер в 80 лет; адмирал двух полюсов и Атлантики, Ричард Бэрд скончался в 70 лет; первое пилотское свидетельство Германии досталось Августу Эйлеру, он дожил до 89 лет; француз Анри Фарман — до 84; Орвил Райт, открывший самолетный век, умер в 77; наш соотечественник, покоритель штопора Константин Арцеулов чуть-чуть не дотянул до своего девяностолетия.

Старая авиация учила и учит нас преданности и

благородству. Вспомните: Амундсен погиб, вылетев на поиски генерала Мобиле, когда тот потерпел крушение во льдах, хотя, как широко известно, генерал далеко не по-джентльменски обошелся с Амундсеном, который, между прочим, сделал ему — Нобиле — имя…

Кто из очень известных летчиков написал: «В конце декабря я произвел ревизию. Расходы достигли 780000 франков. Это была катастрофа. И все-таки я решил продолжать, иначе я не мог, я должен бы продолжать, как игрок, сраженный азартом… я хотел летать и был уверен в своих расчетах». Блерио не обманулся. Самолет 11 принес ему славу и компенсировал все расходы, он сделал его первым летчиком в мире, пожалованным орденом Почетного Легиона.

* * *

В жизни Валерия Павловича Чкалова был такой случай: вышел он с приятелем на открытую площадку вагона — такие вагоны существовали тогда — покурить вышли.

Как-то неловко сдернул перчатку с руки, и она улетела «за борт». Приятель — за стоп-кран: перчатка была не простая, на белом меху, по специальному заказу изготовлена… Но Чкалов не дал тормознуть поезд, приятеля обложил, вторую перчатку с руки сдернул и тоже — «за борт»! Объяснил: «Кто-то найдет пару, обрадуется!»

И знаете, что я вам прямо скажу: мне Валерий Павлович за это движение души, за мгновенно проявленную щедрость милее, чем за все прочие его геройства.

* * *

Стюардесса обратила внимание на пассажира, внешне совершенно заурядного, потому только, что его провожала целая орава летчиков. Шумно провожала, с почтением. Так нот, когда оно случилось… А случилось вот что: первым рухнул командир корабля, чуть позже — второй. Как потом выяснилось, отравились они рыночным шашлыком… Машина на автопилоте шла. Пассажиры ничего не заметили, понятно. Ну а садиться как?

Отыскала стюардесса того заурядного пассажира. Он спал в хвосте. Деликатно его разбудила и спросила шепотом: «Скажите,

вы случайно не летчик?» Он вроде бы обиделся: «Почему же случайно? Но в чем дело?» Стюардесса извинилась и говорит: «Экипаж просит вас пройти в пилотскую. Здесь человек без лишних слов все понял и честно сказал: «Ребята, на Ту-104 я не летал, но попробовать можно, если маленько поможете, покажете, что где включать, режимы подскажете». Ребята, конечно, помогли, до Москвы дотопали, зашли и тихо присели. Словом, история с благополучным концом получилась. Только… герой, спасший людей и машину, так ловко слинял во Внуково, что никто не узнал ни имени его, ни чего прочего. Кто? Откуда? Почему сбежал? Видно, настоящий был пилотяга и сразу сообразил — засекут, начнут требовать объяснительную записку, рапорт, пояснения и прочее и прочее. А может, вспомнил детское: «Сделал дело, гуляй смело».

* * *

Отогнал я в Питер Як-11, сдал в ремонт и соображаю, как бы быстрее в Москву попасть — давно маму не видел. Туда сюда, без толку: нет билетов, вот если только на завтра… Но в конце концов пронюхал: планируется ночной чартерный рейс на Москву. Рванул в аэропорт. Бутылка коньяка, коробка конфет к литеру были приложены, и — порядок.

Везти тем рейсом должны были какую-то делегацию. Дирижировал ею пузатый хрен, горластый и наглый. Распоряжался, кому входить первому, где кто сесть должен, меня отодвинул от трапа, как посторонний предмет… Одним словом, противней не придумать начальничка.

Тут появляется экипаж. Из случайно услышанного разговора понимаю — командир корабля, совсем еще молодой, идет в свой первый самостоятельный ночной рейс. А погодка так себе и по дороге совсем испортилась. Болтало так, аж кишки скрипели. Но пузатый не унимался и продолжал «руководить»…

Чего мне в голову стукнуло, не знаю. Весь мой багаж был — парашютный чехол. Вот я и достал парашют, надел его, подошел к тому начальнику и говорю: «Если не замолчишь, я открываю дверь и ухожу. Понял?» Да-а, входил я в Ли-2 последним, а в Шереметьево вышел первым.

* * *

Задание закончено, высота четыре тысячи. Так? Кувырнулся

переворотом и — вниз! Выхожу из пикирования на высоте круга, гашу скорость. Так? И тут чего меня дернуло, глянул на пол кабины. Глянул и обалдел! У правой педали сидит здоровенная крысяра. Ощеренная, лохматая… а ну как она мне в морду кинется, думаю? Давлю ее перегрузкой, резко швыряю машину влево, вправо… еще… Только пилотнуть по настоящему не могу: садиться надо, земля рядом, горючего мало осталось…

Короче, сел. А на аэродроме легкая паника — мужики не поймут, чего это я перед посадкой вдруг замотался. Так? Заканчивается пробег. Я из кабины вон и думаю, сейчас меня спросят, в чем дело, что я скажу? И когда спросили, я, как дурак, только и сообразил выговорить: «Крыса там». Механик пулей ныряет в кабину. Так. И вытаскивает крысу, за хвост ее держит… а она — дохлая… Никогда я такого Кошмара в полете не испытывал. Честно говорю.

* * *

Командир отряда был здоровеннейший мужик. Не красавец, прямо скажу, к тому же и не мастер художественного слова, по учить он умел. Учил на свой лад, и уроки его обладали, я бы сказал, убойной силой. В самом начале нашего курсантства, в пору, когда его не столько еще уважали, сколько боялись, он дал нам такое наставление:

«Никогда ни на чем не летайте без перчаток». Сказал и стянул с руки потертую кожаную перчатку. У него были полусожженные руки. Зрелище, что говорить, не для слабонервных. С тех пор прошла, можно сказать, целая жизнь и я ни разу не взлетел ни на одном летательном аппарате с «босыми руками». Не знаю, как бог бережет летчиков, а вот кожаные перчатки — надежно берегут.

* * *

В Монголии это было. Наш полк принял новый командир. Был он молод и, как мы скоро поняли, со своими понятиями. Вот пример: первое появление командира полка на летном поле началось с того, что мы были выстроены в две шеренги, и командир эскадрильи отдал рапорт:

«Летный состав второй эскадрильи к полетам готов». Он, то есть командир полка, спрашивает: «Где летный состав? Эти?» До нас не сразу доходит, чем командир недоволен. Мы так привыкли

к своим х.б.б.у. — выгоревшим, задрипанным комбинезонам, — что не замечаем нашей убогости. Командир полка полеты отменяет: «Шмаровозы, мусорщики, смазчики вы, а не летчики. В таком виде у меня никто не летал и не будет летать. Следующий раз прибыть на аэродром в парадном обмундировании и при всех орденах! Ясно? Будем летать — праздновать. Все. Свободны».

* * *

Спустя какое-то время, командир полка улетел в Читу. Улетел на По-2. Он вернулся дня через два или три. Оказалось летал за женой. Привез, и буквально на следующий же день она родила ему сына. Вечером ловит меня командир в штабе: «У тебя почерк хороший?» И что ж вы думаете, велел оформить «Летную книжку» на своего парня, вписав в нее 8 часов 40 минут слепого налета на По-2…

* * *

«Васька, расскажи, как тебя разжаловали?» — «Когда?» — «Что значит когда?» — «А то и значит — меня три раза разжаловали…» — «Силен!» — «Если последний раз, то дело так было. Комиссар наш после войны совершенно скурвился. Пока воевали, летал, как все, и награды принял вполне по совести. А тут, в послевоенное время пять часов и семь минут за месяц напилил, и главным образом на По-2. Напилил и стоп! Летную норму для столовой отработал, а больше ему не надо…

Ну, я и высказался в таком смысле — нелетающий замполит чистая обуза, а не пример для личного состава. Дерьмо он! Все. Меня из старших лейтенантов произвели обратно в лейтенанты».

* * *

И почему в авиации столько братьев? Монгольфье — Жозеф и Этьен; Лилиентали — Отто и Густав; Райт — Вильбур и Орвил; Фарманы — Генри и Морис; Мораны — Леон и Робер; Вуазены — Габриель и Шарль; Ефимовы — Михаил, Тимофей и Владимир; Нестеровы — Петр и Михаил, Коккинаки — Владимир, Константин, Александр, Валентин, Павел; Туржанские — Александр и Борис, Супруны — Степан и Александр; Микояны — Степан, Владимир и Алексей; Глинки — Дмитрий и Борис… И

это, что называется, еще не вечер, можно продлить. А вот почему?

Между прочим

Еще на самой ранней заре авиации капитан Фербер заметил: «Красивый самолет летает хороню, а некрасивый — плохо.

Половина неприятностей на взлетах связана с отказами двигателей.

Восемьдесят лет назад, 1 ноября 1919 года Рос Смит вылетел из Лондона в Мельбурн. У него на борту было 320 писем. В честь этого события выпустили специальную почтовую марку, на ней значилось:

«Первая воздушная почта Англия — Австралия, 12 ноября — 10 декабря 1919 г.

Единственная женщина, пилотировавшая легендарный АНТ-25, была Мария Нестеренко. Судьба ее оказалась трагической — 12 октября 1941 года одновременно с мужем — Героем и генералом Павлом Рычаговым — ее расстреляли. И прошли годы, прежде чем они были реабилитированы и их имена возвратились в авиацию.

Вильбур Райт считал: «Научить летать можно и старика, но лучше мужчину помоложе, а еще лучше — юношу, но лучше всего — маленькую девочку».

В знаменитом перелете через Атлантику Чарльза Линдберга сопровождала его кошка Петси.

Первая в России летая школа открылась в июле 1910 года, в Гатчине. И уже в 1911 состоялся выпуск — звание летчиков получили шесть человек. А осенью этого же года начала действовать вторая авиашкола — в Севастополе. Она готовила военных летчиков.

Возвращаясь с Северного полюса 10 мая 1926 года, Бэрд специально задержался на Шпицбергене, чтобы проводить к полюсу Амундсена, пожелать ему удачи и

счастья! Старая авиация учила нас преданности и благородству. Амундсен погиб, спасая Нобиле, хотя генерал далеко не по-джентльменски вел себя в отношении своего великого соперника.

* * *

Громова я видел генерал-полковником. Старый педант, он читал нам лекции по авиационной психологии, держался при этом недоступно, чтоб не сказать надменно. О заслугах его мы, конечно, знали, а вот по-человечески не больно-то им восхищались. И вдруг читаю в его книге: «Вася, (это был мальчик, состоявший при учебной части летной школы) по нашей просьбе дал нам посмотреть билеты (перед экзаменом) и каждый из курсантов сделал небольшую пометку на том билете, который больше всего его устраивал. На экзаменах, подойдя к столу, каждый сравнительно легко вытаскивал «свой» билет и отвечал отлично. Пятерки сыпались, как из рога изобилия. Но вот один генерал, взглянув на билеты, помрачнел и потребовал дать новые, совершенно чистые. Пятерок после этого стало намного меньше. Одному курсанту генерал задал вопрос, на который тот не смог ответить. Тогда генерал спросил:

— Вас затрудняет мой вопрос?

Курсант не растерялся:

— О, ваше превосходительство, затрудняет не вопрос, а ответ!

И генерал поставил ему тройку!»

Наверное, все так и было, но наше превосходительство Михаил Михалыч Громов тройки тому курсанту, уверен, в жизни бы не поставил.

* * *

Волею обстоятельств очутился я в Сталинграде, в Качинской школе, расквартированной в городе-герое. И здесь свела меня судьба с Береговым. Перед самым возвращением домой, кто-то нам посоветовал съездить на рынок — мясо там хорошее и дешевое, а в Москве был очередной «затруд» с мясопродуктом. Поехали. Ходим меж рядами, разглядываем товар. На генерала никто особого внимания не обращает, надо думать, никто его не узнает. И вдруг — тетка по весь голос:

— Береговой? Георгий Тимофеевич?! Надо же! — И

предлагает расписаться на шматке сала, тогда обещает ему такой же шматок бесплатно.

И что же? С шутками и прибаутками сделка состоялась. Береговой откровенно радовался: «Не забыл, выходит, меня народ!»

Он так и умер, не узнав, что тетку мы, забежав вперед, подготовили. Узнай! Правда, щедрость она проявила по собственной инициативе.

* * *

В его командировочном значилось, что капитан Бусько направлен к нам для проверки техники пилотирования, ознакомления с материальной частью Як-23 и выполнения 2–3 полетов на этой машине. Капитан числился за ремонтной базой, где исполнял обязанности летчика облета, фактически — испытателя.

Слетал я с ним в зону и по кругу, доложил начальству — орел наш к самостоятельному полету готов — и выпустил. Взлетел он нормально, а дальше началось что-то странное — носится капитан по кругу, как наскипидаренный кот, пытается и никак не может зайти на посадку. Командир эскадрильи и так, и этак пытается ему помочь по радио, все слова — мимо! Тогда я сажусь в свободный «як», догоняю капитана на кругу, показываю — пристраивайся. Он понял. Пристроился. Завожу на полосу. Метров на двадцати его «подхватывает» командир эскадрильи и форменным образом диктует, как действовать дальше… Усадили благополучно.

— В чем же дело?

Смущаясь и даже краснея, как нецелованная девушка, признается, что перепутал (!): высоту «держал» по указателю скорости, а скорость — по высотомеру…

Среди тех, кто к авиации непричастен, бытует мнение — что-что, а пьют авиаторы будь здоров как. Правильно я говорю? Так вот послушайте по этому поводу лично Туполева. Цитирую: «Когда нам сказали, что решение о создании ЦАГИ принято, мы тронулись… к Николаю Егоровичу домой, я предложил отметить это событие… нашли чудом уцелевшее кафе. Ничего, кроме простокваши, в нем не было. Мы подняли стаканы с простоквашей и чокнулись». Восьмидесятилетие ЦАГИ отмечалось тоже не в легкие времена, но все-таки чокаться простоквашей не пришлось…

* * *

Тридцать лет назад в американской газете «Дайтон стар» было напечатано: «Миссис Ида Голдгрэйф, 88 лет, из Дайтона (штат Огайо) первый раз в жизни совершила воздушное путешествие…»

Ну и что?

А вот что — ровно за шестьдесят лет до этого сообщения Ида Голдгрэйф собственноручно сшивала полотно для первого райтовского самолета! «Не верила я тогда в эти чудачества, — заявила, приняв несколько запоздалое воздушное крещение, почтенная миссис, — а вот что на самом деле получилось… Но кто ж мог знать? Кто?».

* * *

Машина была американская. Наши ребята только-только к ней приспосабливались. А лететь пришлось над морем. До аэродрома посадки оставалось не так и много, когда у одного из перегонщиков внезапно заглох мотор. Летчик опустил нос машины к воде, чтобы не потерять скорость и попытался запустить двигатель… Увы. Еще раз, еще… двигатель не запускался. Тогда он нажал на кнопку передатчика и, стараясь звучать возможно спокойнее, произнес: «Ребята, передайте Клаве…» — и тут он заметил, что не переключил третий бак… Щелкнув тумблером, напрягшись: до воды оставалось всего ничего, он запустил двигатель и стал осторожно набирать скорость.

Долетел. Можно сказать, выжил. И тут начались новые огорчения. Ребята нет-нет осведомлялись: «Так что же передать Клаве, старик?» Это продолжалось не день и не два, пока командир эскадрильи не объявил перед строем: «Того, кто еще раз спросит, что надо было передать Клаве, выгоню из эскадрильи немедленно. Хватит!»

* * *

Как возник тот спор, и не помню. А спорили вот о чем: кто первым без посадки перелетел через Атлантику, Общего мнения не было. И тогда мне пришло в голову расширить опрос. Я стал останавливать в метро, на улице людей в авиационной форме и говорить: «Извините, не поможете? Вчера кроссворд разгадывали,

там вопрос — кто первым перелетел через Атлантику… И никак не сходится…» От лейтенанта до генерала, плюс гражданские пилоты, общим числом СТО авиаторов были опрошены. И никто правильно не ответил, ни один…

* * *

Руководитель полетов был несомненно сильным летчиком и знаменитым матерщинником. Отношение к нему никак не назвать однозначным — кто-то его уважал и даже восхищался им, а кто-то едва терпел.

И вот 7 марта на командном пункте зазвонил телефон.

— Руководитель полетов слушает.

— Позвольте поздравить вас с наступающим праздником…

— Спасибо, но я вроде не женщина…

— Не женщина — верно, но… порядочная.

— Кто говорит? — рявкнул опешивший руководитель полетов.

— Весь гарнизон придерживается такого мнения.

Как ни странно, но с того памятного дня наш РП сделался разборчивее в выборе выражений и вообще стал задумываться порой.

* * *

Два летчика России — Михаил Михайлович Громов и Андрей Григорьевич Кочетков пожалованы почетным знаком — Золотая гусеница с рубиновыми глазами. Это награда фирмы «Ирвинг» пилотам, что спасли свою жизнь с помощью их парашюта.

Между прочим

Впервые боевые действия авиации отмечены в Балканской и Итало-Турецкой войне, в 1912 году. В них приняли участие русские добровольцы, пилоты Агафонов, Ифсюков, Колчин, Костин и др.

Сикорского можно смело считать летчиком-самоучкой: он построил себе самолет и начал летать. Много позже, только 18 августа 1911 г., выполнив все упражнения, предусмотренные тогдашними правилами,

он получил пилотское свидетельство 64 ФАИ.

Первым русским АВИАЦИОННЫМ генералом стал в декабре 1914 года Михаил Васильевич Шидловский.

Интересно, а что думают жены знаменитых мужей, как они оценивают своих благоверных? Ольга Чкалова о своем муже: «Он всегда был полон планов, замыслов. Он был большим мечтателем. У этого простого человека было доброе сердце, щедро открытое для людей». Мария Покрышкина об Александре Покрышкине: «Он умел признавать свои ошибки и искренне в них раскаивался».

Капитан флота Николай Прокофьевич Северский начал летать в 1915 году. Он был морским летчиком. В боевом вылете потерял ногу. В 21 год вернулся в строй, сделал 57 вылетов (с протезом), сбил 13 самолетов противника.

126 летательных аппаратов внесены в сводные таблицы, подводящие, так сказать, итог долгой творческой жизни Игоря Ивановича Сикорского.

Однажды трехлетний Саша Покрышкин незаметно ушел из дому и заблудился. Родители сбились с ног, ища мальчонку. В отчаянии зашли в полицейский участок, тут их Саша и обнаружился. Зареванный, спал на нарах. Александр Иванович, склонный к шутке, говаривал: «Я — политкаторжанин с дореволюционным стажем».

Не часто, к стыду нашему, мы вспоминаем сегодня Александра Константиновича Горобца, одного из самых удачливых истребителей минувшей войны. Кому еще привалило счастье срубить с одного захода девять Ю-87 подряд?!

* * *

Меня наказали. За что — неважно. Отстраненный от полетов, я был поставлен на всю смену стартером. Работа, простая — маши флажками, разрешай или запрещай ребятам взлеты. Как сейчас вижу, выруливает белая «семерка» — старенький У-2. В передней кабине Борис, в задней — Василий. Я кручу головой,

осматриваю пространство и выпускаю ребят в зону.

Через двадцать пять минут белая «семерка» благополучно приземляется. Заруливает, и тут — глазам не верю! — в первой кабине — Василий, во второй — Борис…

Лет через сорок судьба свела меня с Борисом Бимбулатовичем, солидным начальником стройкомбината. Как положено, приняли по глоточку, помянули не доживших, позавидовали летающим, и тут я вспомнил свое «стартерство» и спросил: «Как же вас угораздило в полете кабинами поменяться?» Седой Борис Бимбулатович сощурил свой хитрый глаз и сочувственно так говорит: «Ты вот что, лучше не пей больше. Чего в жизни не случается. Все ошибаются — можешь ты, могу и я ошибиться».

* * *

Отогнав на аэродром Штаргардт новенькие «Лавочкины», мы должны были спешить на завод в Нижний за новой партией машин. В Германии было уже тепло — апрель кончался — здесь буйно цвела сирень. Промаявшись на Ли-2, мы, наконец, оказались сперва в Монино, а потом на площади трех вокзалов столицы. Видок у нас был диковатый: усталые, в изрядно потрепанных летных куртках, с мешками через плечо (парашюты мы везли с собой), в руках — пожухлые в долгом пути веники жасмина.

«Ребята, откуда такие шикарные веники?» — насмешливо поинтересовался какой-то парень. Мой ведущий, видно, больше других проникнувшись язвительным тоном вопроса, возьми и ляпни: «Балда! Это цветы Берлина!»

Что тут началось! Вокруг загудело: «Берлин, Берлин… Победа!!!» Незнакомые люди тянули к нам руки, незнакомые женщины целовали нас. И каждый старался отломить веточку на память. А до Победы оставалась еще целая неделя. Маме я довез три голых палочки.

* * *

У Леши была симпатичная фамилия — Груша. Были мы в командировке. Привели нашего Грушу в гостиничный номер, показали кровать, и он тут же рухнул в нее и заснул, как убитый. Проснувшись поутру и бодро вскинувшись на постели, Леша обнаружил на спинке кресла, поверх его амуниции, немыслимых

размеров бюстгальтер и прочие атрибуты женской одежды. На диване посапывала бо-о-ольшая женщина. Тихо выбравшись из номера, Леша как был — в одних трусах — ринулся к дежурной выяснять обстановку.

— Ночью у нас свет отключают, — поведала дежурная, — экономия! Я помнила фамилию вашу — Груша, решила — женщина — и подселила вам соседку. Плохого не думайте — она доктор наук, профессор, знаменитый в наших краях геолог.

В тот же день Леша познакомился с профессором, посмеялись от души и каждый направился дальше по своему маршруту, А Леша все не мог забыть реплики своей соседки: «А я, знаете, не так несколько представляла себе истребителей…» И что она этим хотела сказать, не успокаивался Груша.

* * *

В Ахтубе мне подарили арбуз килограммов на двенадцать с гаком. Закатили прямо в тесную кабину Як-23, под левый локоть пристроили… Лететь предстояло в Саратов. Эшелон дали — 7200. Пока лез вверх, воображал, как обрадуются такому подарку мои, чудо-арбузищу! Но подошло время снижаться и началось — скатывается и скатывается проклятый, а у меня же нет третьей руки, чтобы придерживать арбуз. И вопрос встал: кто кого, арбуз — меня или я — арбуз. Довез я его все-таки и готов был о бетон грохнуть, механик удержал: «Командир, но полосатый-то чем виноват? Такой красавец! Опомнись, командир…»

* * *

Англичане истребитель «Харрикейн» нахваливали, и мы — не очень. У машины была вреднейшая привычка — чуть снег поглубже или тормознул резковато, «Харрикейн» становился на нос. Но летать надо было, и летчики Карельского фронта выработали такую методу: пилот запускал двигатель, механик, не теряя времени, вскакивает верхом на хвост, и экипаж бодро рулит на взлетно-посадочную полосу. Там механик соскакивает, летчик идет на взлет.

Пилот поторопился или механик замешкался, только, перейдя в набор высоты, летчик услышал в наушниках шлемофона: «Осторожно! У тебя на хвосте пассажир… Блинчиком, блинчиком пилот развернулся и начал тихо сползать на посадку. А душа — в пятках… Все закончилось благополучно

если не считать обмороженных руку механика и ненависти к «Харрикейну», захлестнувшей летчика, что пошло ему на пользу — перевели на «лавочкины»!

* * *

Радиопозывной «Светлый» генерал пронес через всю войну. Очень ему нравилось, как это звучит: «я — Светлый, я — Светлый!..» Со своим любимым позывным генерал прибыл в столицу для участия в очередном воздушном параде. Ему предстояло вести группу «мигов». Закон воздушного парада — полное радиомолчание. На передачу работает только земля, воздух же может лишь отвечать на запросы командного пункта, отвечать коротко и четко.

Приближались к Белорусскому вокзалу, все подтянулись и невольно напряглись. И тут в шлемофонах загремело: «Я — Светлый, я — Светлый! Хорошо идем…» Закончить мысль «Светлому» не удалось. «Заткнись, темнота» — перебил его восторги насмешливый голос.

От любимого позывного пришлось отказаться. Зубоскалы придумали: «Как идем, темнота? Отвечай, Светлый!» — запрашивали, разумеется, анонимно.

* * *

В летной комнате необычное оживление: приказом по министерству сильно снижены расценки на ряд испытательных полетов. Это уже не впервые. В самый разгар обсуждения появляется пилот, которого все считают совестью аэродрома. И разом притих шум, люди ждут его слов. Он подходит к доске приказов и объявлений, читает. Прочел. Говорит: «Да-а, теперь придется летать в два раза больше… было б на чем».

* * *

Пока Ли-2 разгружался на Тушинском аэродроме, командир вышел на шоссе нюхнуть столичного воздуха. И тут… увидал городового. Тот был затянут в черное сукно, обут в высокие сапоги, на шее — малиновый шнур… Ну точь-в-точь как в кино. «Ты кто такой?» — поинтересовался командир корабля. «Не видишь? Милиционер». Командир с сомнением: «А форма почему

такая?» «По указанию товарища Сталина железнодорожную милицию переодели…» «Пошли на борт, — пригласил командир, — обмоем форму…» Милиционер для фасону поломался немного и пошел. В самолете командир только моргнул бортачу, и тот поднес гостю полную крышку прозрачного, как слеза, авиационного спирта. Едва не задохнувшись, городовой все двести граммов одолел и жестом попросил запить. Дали… только не воды, а еще спирта. Гость выпил и упал. «На чехлы!» приказал командир и улетел в Пензу… Скандал, сами понимаете.

Пилота затребовал на ковер сам министр. «Ты мне надоел своими фокусами, — говорит. — Пора тебя в шею гнать, но прежде я хочу понять: зачем ты его увез». «Понимаете, товарищ министр, я, как этого городового увидел, остолбенел сначала, а потом подумал: не поверят мне ребята, если расскажу… и взял его на показ мужикам».

Истребитель И-16 в свое время был зверь машина! Но среди множества достоинств отличался одним крупным недостатком — чуть на посадке ошибешься — «козлит», ну, отскакивает от земли.

Шли школьные полеты. На пробеге глохнет мотор УТИ-4 — двухместная учебная машина такая была, а курсант Т. на И-16 заходит на посадку и заглохшую спарку, очевидно, не видит. Ему и красным флагом машут, и ракету дают — уходи на второй круг, а он продолжает снижаться. Казалось, все, столкновения не избежать. Но И-16 тыкается колесами в землю, подскакивает метра на три и благополучно приземляется, не зацепив УТИ-4. Забавно, Т. «козла» за собой признал, а вот в то, что он перепрыгнул через спарку, не поверил. Считал, что его разыгрывают.

Между прочим

Дельтапланеризм начался с рисунка Леонардо да Винчи — это общеизвестно; А кто оказался первым дельтапланеристом в России? Доктор физико-математических наук и мастер спорта по водным лыжам Михаил Гохберг, находясь в научной командировке во Франции, так — между прочим — обучился летать на «змее Рогалло». Вот с этого и пошло: вернувшись домой, он начал пропагандировать дельтапланеризм, демонстрируя свое мастерство…

Дирижабль «Цеппелин», год рождения — 1929,

поднимал 3 тонны груза и 54 человек. На борту имелся буфет с электрической кухней, а ванные комнаты подавалась Горячая вода. А дирижабль «Акрон», построенный в 1932 году, нес в себе 5 самолетов, стартовавших с борта и возвращавшихся на борт «Акрона».

Полет в облаках При неисправных радиосредствах весьма напоминает ночную езду на автомобиле с невключенными фарами.

Самолет Ан-2 — один из самых массовых самолетов-долгожителей. Родившись в августе 1947 гола, «аннушка» и сегодня еще в работе. Всего построено свыше 18000 Ан-2!

Известный летчик-испытатель А. Манучаров писал в свое время: «При высоком классе работы вероятность непредвиденного уменьшается. Она уменьшается умной подготовкой, увеличением знаний». Эта рекомендация молодым летчикам не утратила своего значения и сегодня.

Обладатель первого пилотского свидетельства Великобритании Мур-Барбазон еще в 1909 году поднял в воздух поросенка и пролетел с ним пять с половиной километров. Этим пилот опроверг старинную английскую поговорку «свиньи летать не могут», выиграл пари и сделал себе отличную рекламу.

21 июня 1937 года адмирал двух полюсов и Атлантики, как его называли журналисты, Ричард Бэрд писал Чкалову: «Разрешите принести мои самые сердечные поздравления народам Советского Союза в связи с завершением величайшего в мировой истории авиационного перелета… Перелет сблизил наши страны в пространстве и времени. Твердо верю, что он укрепит дружественную связь между обоими народами». Такое приветствие в ту пору дорогого стоило.

А первый полет из Москвы в Нью-Йорк был выполнен в 1929 году. Его общая протяженность составила 21250 километров, из них около 8000 — над водами Тихого океана. Самолет АНТ-4 назывался

«Страна Советов». Командиром корабля был С. Шестаков, штурманом В. Болотов, бортмехаником Д. Фуфаев.

* * *

Летную школу друзья закончили одновременно, а дальше их дороги разошлись. Один прошел огневую выучку в Испании, был награжден, обласкан, его карьера сделалась как-то сама собой. Другой очутился в забытых богом и начальством местах, пилил и пилил, медленно поднимаясь по крутым и скользким ступенькам иерархической лестницы.

Они встретились, когда бывший «испанец» оказался на предельном потолке авиационной карьеры, а друг его к этому времени стал полковником. Старший друг сказал полковнику: «Пока ты будешь ходить с именем Адольф, ничего для тебя не смогу сделать… смени эту дурацкую кличку. Понял?»

Они всегда понимали друг друга. И Адольф сделался Андреем. Сменить имя стоило тогда всего пятнадцать рублей. Вскоре он был произведен в генерал-майоры.

* * *

Он был красив, как молодой бог, он успел отличиться в воздушных боях над Испанией. И она была красива, молода и вот-вот должна была ступить на путь актерской славы. На третий день знакомства он делает ей предложение. Она говорит, что должна посоветоваться с мамой. А мама — в Питере. Он провожает ее тем же вечером на вокзал и отправляет к маме.

Не успела она толком поговорить с матерью, раздается телефонный звонок: «Привет! Я здесь, прилетел по делам. Так что мама?» Она отвечает: «Если это не помешает твоим делам, заезжай, познакомлю с мамой». Он не заставляет себя ждать и не раздумывая спрашивает у матери, согласна ли она отдать за него дочку»? Мама высказывается в том смысле, что решать не ей, как дочь сами найдет нужным, так и будет.

Но дочка говорит: «Дело серьезное, скажу подумав… в Москве отвечу». Он отправляет ее ближайшим поездом в столицу, машет на прощанье рукой: «Думай!»

Утром он встречает ее на перроне. Выбрит до блеска. В руке букет: — «Ну?» «Ладно», — сказала она.

Их счастье продолжалось недолго — он разбился в тренировочном полете — но легенда об этом сватовстве живет и

авиации уже шестьдесят с лишним лет.

* * *

У майора П. жена имела высшее химическое образование. Жили они в финском домике на две семьи. Удобства компромиссные — на улицу бегать не надо: дом был поставлен над выгребной ямой. Ясно. Майорша, кроме образования, отличалась еще удивительной склочностью. Тут майор получает перевод на новое место службы.

Проходит с неделю и обнаруживается — выгребная яма, рассчитанная, наверное, на год эксплуатации — полна. Вызывают ассенизационную машину. Водитель удивляется: «Быстро, однако, справились». Но дело свое делает и уезжает. А через неделю — опять полно… И снова… Командир части вынужден был убывшего майора разыскивать и запрашивать, в чем все-таки дело? Оказалось, химичка перед убытием закинула в яму пару пачек дрожжей. Знай, мол, наших! И весь гарнизон только и рассуждал — кто о пользе химии, кто о коварстве майорши… с год, пожалуй, только и было разговоров.

* * *

Был такой репортер Лев Хват, газетчик фантастической хваткий, к тому же — приятель Чкалова. Личность в свое время весьма заметная. Среди встречавших Валерия Павловича в Хабаровске, когда он перегнал сюда АНТ-25 с острова Удд, оказался и Лев Борисович. Это уму непостижимо, как он сумел уговорить Чкалова взять его на борт. Сумел, однако. И предвкушал уникальную возможность поместить очередную информашку — «Борт самолета АНТ-25». Подумать только, кто еще сможет такое?! Когда?

На другой день полетели. 1000 метров — идут в облаках, 2000… 4000 — облака не кончаются. Этого никто не ожидал. Кислородных масок на борту — три, запас кислорода ограниченный. А высота уже 5000 метров. И облака не кончаются. Хват ежится в своем плащишке, дышит трудно, но старается улыбаться. Тем не менее, с высоты 6000 метров Чкалов лег на обратный курс и вернулся в Хабаровск.

Хват впал в черную меланхолию — во второй раз Чкалов его не возьмет. За незапланированное возвращение ему еще отвечать предстоит. Самовольство? Опять?

Но чуть свет на следующий день Валерий Павлович самолично растолкал Хвата: «Кончай ночевать! Летим. Погода изменилась. Кислородный баллон добавили!» И ведь доставил приятеля, как обещал, до самой Москвы. Такой уж он был человек — верный, как компас.

* * *

Как надрывно выли пикирующие «юнкерсы», штурмуя наши аэродромы, Федька запомнил на всю жизнь, но никак не ожидал, что память эта ему еще пригодится. А тут, конфликтнув с замполитом, Федька сообразил — сегодня тот руководит стрельбами на полигоне. Приспособив к стойке хвостового колеса продырявленную консервную банку, он, пикируя, учинил такой тарарам на полигоне, что вся команда кинулась врассыпную. «И замполит драпал», — восторгался Федька.

* * *

В известной мере летчики всегда были аристократами, но картошку копать нас все равно посылали, почем тот килограмм картошки обходился, никого не волновало, важно было соблюсти принцип — город помогает селу.

Сижу в деревне; покапываю корнеплоды, скучаю. Но раз надо, так надо. А тут девчонка подворачивается — мордастенькая, краснощекая, и весьма недвусмысленно себя подаст… Короче говоря, заводит она меня в какой-то сарайчик, ну и, сами понимаете… Согрешил, а на душе никакого праздника, одна тоска. И что ей сказать, не знаю, а вот она скачала: «Спасибо за кумпанство», — и протянула мне ладошку, сложенную дощечкой. Оправила юбочку и исчезла.

* * *

Момент сложился тогда трудный: высочайшее начальство порешило — при ТАКИХ ракетах авиация нам больше ни к чему. Что было делать авиационникам? Придумали устроить показ, пусть начальство собственными глазами увидит, что нас еще рано списывать.

Собрали с десяток отслуживших свое В-25, подготовили к полету. Пилот должен был покинуть борт машины над

полигоном, включив предварительно автопилот. И тут В-25 догоняет пара мигов и срубает «американца» с первой же атаки. Вот как мы можем! Смотрите, убеждайтесь!

И все, наверное, прошло бы, как было задумано, если б начальство не заспалось и на полигон не приехало с большим опозданием. Начали показ, а ко времени взлета третьей пары истребителей по небу поползла кучевка. На беду, высота полета В-25 и высота облаков совпали. Миги ринулись в атаку, а В-25 — нырь в облака… и так раз, два раза, пока не кончилась зона, отведенная для стрельб. Ушел бомбер, сам по себе улетел.

А теперь второй акт того спектакля. За две тысячи километров от полигона, аж в Подмосковье, отставной стрелок-радист отправился в лес, идет и видит — на соснах лежит самолет. Опознавательные знаки закрашены, людских следов нет. Отставник машину опознал — американская! И понятно, ударил во все колокола. Переполох прошел «от Москвы до самых до окраин». Чем бы все кончилось, сказать невозможно, когда бы ответственный за показные стрельбы полковник не оказался родным сыном персоны, чье имя произносилось тогда шепотом.

* * *

Когда Чарльз Линдберг пересек Атлантику и измученный тридцатитрехчасовым беспосадочным полетом приземлился в Париже, толпа вытащила его из кабины и принялась качать, передавая с рук на руки. Толпа слепа, это опасная стихия! Когда б не находчивость репортеров, не уцелеть бы летчику в дружеских объятиях французов. Спасла тактическая хитрость газетчиков — они принялись качать кого-то из своей братии, громко прославляя при этом покорителя Атлантики, чем отвлекли внимание толпы от подлинного Линдберга и помогли ему улизнуть с аэродрома.

* * *

Говорят — сам не видел — будто на надгробии своей супруги Российский распорядился сделать надпись: «Здесь покоится супруга дедушки русской авиации». Так ли это на самом деле, не знаю, но на непомерно честолюбивого Россинского похоже. Только что же получается? Жена дедушки — бабушка…

* * *

Рассказывал Яковлев. Лично. Ехал он с аэродрома на фирму и почувствовал усиливающуюся боль внизу живота. Ставит себе диагноз — очевидно, острый приступ аппендицита. Решение? Надо оперироваться. Велит шоферу остановиться на Колхозной площади. Пиджак со Звездами оставляет в машине. Водителю велит: «Будут спрашивать, говори, высадил на Колхозной». В регистратуре назвался Яковлевым Александром Сергеевичем, документов при себе нет. Спросили, где и кем работает, ответил — инженером в почтовом ящике…

Представляете, какая паника поднялась к вечеру — Яковлев пропал. На другой день все обошлось. Сам он объяснил: «Чтобы удалить аппендикс, не требуется никаких консультантов, профессоров и прочего, нужен хирург, работающий на конвейере, вот почему я выбрал «Склиф» и не ошибся.

* * *

Чего только с нашим братом не приключается! Другой раз и поверить невозможно. Приводнился я на вынужденную. В чужих краях это было, в теплых водах не наших морей. Вывалился в воду. Спасжилет держит, а мысли тухлые донимают: кругом акулы… сожрут, думаю, и никаких следов. И тут чувствую, кто-то меня толкнул сзади. Оказался дельфин! Потом еще несколько подплыли, взяли меня в окружение и повели к берегу. Ну, надо же! И что дельфинам пилотяга, а нот не отдали на харчи акулам.

* * *

В очень старой книге вычитал случайно: «Знаменитый Макреди первым разбрасывал с аэроплана семена фиговых деревьев, лес которых должен будет впоследствии охранять горные источники, снабжающие питьевой водой население…»

Интересно, а знают ли об этом человеке и его усилиях «зеленые» наших дней? Была бы моя воля, я бы с удовольствием записался в последователи этого мудрого авиатора.

* * *

Олега Константиновича Антонова постоянно занимала экономическая сторона развития авиации. Как никто другой он «вгрызался» во всякую, казалось бы, мелочь и не уставал считать

— что во что обходится. Только один пример: «Вес стюардессы следует максимально ограничить 50–55 кг. Экономия в 10 кг на весе стюардессы 30 кг при трех стюардессах) составит в среднем, по закону больших чисел, экономии в год, считая по 2 руб. на тонно-километр при 2000 налета в год приблизительно 70000 рублей на каждом самолете».

* * *

Помню, предстояло перегнать по осени пару Як-11 на ремонтный завод. Ведущим полетел заместитель командира эскадрильи, он же штурман, ведомым — я. Маршрут мы проложили со всей тщательностью, отметили и запасные посадочные площадки на всякий случай, и аэродром дозаправки и еще — резервный. Погода с самого утра была средней паршивости, но метеорологи обещали улучшение.

Летим. Облачность понижается. Временами сечет косым дождичком. Похоже, еще немного и мы вопремся в нормальный фронтовой раздел.

За землей, признаюсь, я не больно-то следил: ведущий ходил в первых штурманах по дивизии, так что мне, ведомому, вроде можно было особенно не напрягаться. И вдруг слышу в наушниках шлемофона: «Если знаешь, где мы находимся, выходи вперед и веди…»

Вперед я, понятное дело, тут же вышел, по наитию довернул градусов на двадцать влево. Иду, не узнавая местности, но соображаю: Волгу я при всех условиях не проскочу. Еще в школе нас учили: восстановление потерянной ориентировки выходом на крупный линейный ориентир — один из вернейших способов.

Поглядываю за остатком горючего. Паниковать рано, но совесть начинает мучить. Вроде пора признаваться — заблудился… и уже к кнопке передатчика прицелился, готов был признаться, когда услышал ведущего: «Займи свое место. Выпускаем шасси, садимся парой, — и чуть погодя, — молодец, выручил».

С моей, так сказать, подачи ведущий врубился точненько к третьему развороту. Врубился — факт, а вот каким образом это получилось, — убейте, не знаю…

* * *

То был первый подъем экспериментального истребителя,

машины, что должна была определить лицо века. Народищу на аэродром выползло ужас сколько: такое событие не каждый день случается.

По наблюдению с земли все вроде прошло благополучно. И посадка выглядела нормальной. Тем удивительнее всем показалось дальнейшее. Летчик поспешно выбрался из тесной кабины, шагнул навстречу ведущему инженеру и опустился на колени:

— Не здорово получилось. Прости меня, дурака, позабыл включить регистрирующую аппаратуру. Первый раз со мной такое случилось… за все тридцать лет первый раз…

* * *

Можете ли вы вообразить, чтобы Петра Николаевича Нестерова кто-нибудь отважился поддразнивать? А ведь было такое. Его настойчивые попытки доказать, что мертвая петля осуществима, вызывали далеко не однозначную реакцию среди товарищей. И кто-то запустил эпиграмму:

Ненавидящий банальность
Полупризнанный герой,
Бьет он на оригинальность
Своею мертвою петлей.

Ответ последовал незамедлительно:

Коль написано: петля.
То, конечно, это я.
Но ручаюсь вам, друзья,
На петлю отважусь я.
Одного хочу лишь я,
Свою петлю осуществляя,
Чтоб эта мертвая петля
Была бы в воздухе живая.
Не мир хочу я удивить,
Не для забавы иль задора,
Я вас хочу лишь убедить,
Что в воздухе везде опора.

Что говорить, стихотворец Нестеров оказался неважный. И все-таки, как не простить ему приведенные строки, после того как

петлю в небе он исполнил, и она из мертвой превратилась в живую петлю Нестерова.

* * *

Первым на БИ-1 самолете с ракетным двигателем слетал Григорий Яковлевич Бахчиванджи, Это было в мае 1942 года. Машина оказалась из трудных — и сыровата, и соседство с азотной кислотой под высоким давлением — не подарок летчику. И тем не менее Бахчиванджи признал сразу: хорошая машина. А позже, говорят, заметил: «Машина на самом деле хорошая, по я на ней убьюсь». 27 марта 1943 год самолет перешел из горизонтального полета в пикирование и врезался в землю. Летчик погиб. Невозможно понять, как Бахчиванджи сумел спрогнозировать свою судьбу, и уж совершенно непредставимо, почему звание Героя страны ему присвоили посмертно лишь в… 1973 году? Говорят, чиновничья челядь виновата, не дали хода представлению, ну а начальники-то что ж? Ведь такого человека потеряли…

* * *

Факт — мы оптимисты, но не будем забывать: каждый полет начинается взлетом, но не всякий заканчивается посадкой…

* * *

Рудольф Целмс был еще мальчиком, когда увидел Уточкина в полете. Он был совершенно покорен и с прудом пробившись к Сергею Исаевичу, окруженному толпой болельщиков авиации, набравшись храбрости, спросил:

— А можно научиться летать, как вы?

— Что значит — как я? — улыбнулся парнишке Уточкин.

— Это значит — вы полетели и не упали…

Прошло много-много лет и старый летчик Рудольф Целмс вспоминал:

— Уточкин засмеялся тогда, похлопал меня по плечу и изрек: «Кто летает, тот падает, а кто боится падать — пусть не летает». И еще он сказал: «Авиацию нужно любить, очень сильно любить, иначе ничего не получится».

* * *

Никогда не забуду моего первого командира эскадрильи Григория Гавриловича Голубева. Он учил нас не только летать, а что, может быть, гораздо важнее, жить. Став летчиком, испив горькую чашу инструкторской работенки, я прочитал в написанной им книге: «Если воля — стержень деятельности, посредством которого преобразуют окружающую — среду, то мужество — прочность, упругость этого стержня, а смелость — его острие».

Обучая летать других, я старался, прежде всего, по мере возможности оценить и испытать на прочность моих мальчишек и всегда с благодарностью вспоминал Григория Гавриловича.

* * *

В первые месяцы последней войны, когда были совершены первые тараны, все газеты, радио буквально захлебывались от восторга: от русского таранного удара не уйти подлым захватчикам! Вновь и вновь вспоминали Нестерова, молчаливо простив ему дворянское происхождение. На тех, кто, совершив таран, остался жив, посыпались Золотые звезды героев. Награждали и посмертно. И это продолжалось до тех пор, пока не подсчитали — обычно таран заканчивался со счетом 1:1, то есть результат получался ничейный, а нам нужна была победа. И тогда последовали приказы, ограничивающие инициативу отважных, поутихла пресса. Война учила не только геройству, но и целесообразности.

* * *

Полет в районе горных вершин отличается повышенной опасностью. На своей шкуре испытал и знаю, что говорю. Здесь всегда таятся мощные нисходящие потоки воздуха, и резко колеблется барометрическое давление, из-за этого высотомеры врут безбожно. Ничего такого я не говорю, только могу посоветовать — летишь поблизости от вершины, не разевай пасть, не умиляйся красотищей природы, а будь все время в готовности. Горы — это сплошные неожиданности.

* * *

— Лева это правда, что тебя кадровики хотели в Израиль сплавить?

— Было такое, сразу после войны. Мы тогда с Голдой Мейир цацкались.

— А почему такая идея появилась?

— Странный вопрос. Я же — Фишер…

— И что ты им сказал?

— Ничего не сказал, я спросил: кем меня там поставят? Они говорят: ну, командиром звена. Говорю: командиром звена я и тут могу.

— Тогда?

— Тогда меня спросили, кем бы я хотел поехать? Хотел… ну, я бы согласился заместителем командующего поехать, если командующий ВВС у евреев уже есть…

— И что же дальше было?

— Ничего — летал… и налетал 12000 часов.

— Заслуженного дали?

— Не дали.

— Почему?

— А я знаю? Я не просил…

* * *

Чего только в авиации не было! На сером камне Гагрской набережной появились яркие метрового роста буквы, и любой мог прочесть: «Остерегайся вертолета». Что другим в голову пришло, не знаю, а я лично сразу вспомнил придорожный опус ГАИ: «Водитель, остерегайся мест, из которых могут появиться дети».

Сфотографировал аэрофлотовский призыв и послал главному конструктору вертолета, опасаться которого — вертолета, разумеется, — призывали деятели, налаживавшие воздушную доставку пассажиров из Гагры в Адлер. И… мой старый добрый друг обиделся. Пришлось потратить порядочно времени и сил, чтобы восстановить пошатнувшиеся было отношения с этим фанатом вертолетной службы.

* * *

А вот ты, ты знаешь, что в довоенное время на планерах конструкции Антонова прошли обучение сто пятьдесят тысяч человек? И не вякай — подумаешь, что за аппарат — планер! С планера вся авиация, можно сказать, началась.

* * *

Лучшие слова, которые я услыхал в авиации за всю мою жизнь: вам — взлет!

* * *

Ах-ах и еще — ох-ох? Чкалов пролетел под мостом и Питере! Это уж всем известно, а кому ведомо, что у Валерия Павловича были предшественники на этом поприще? Еще в 1911 году обладатель диплома пилота-авиатору № 41 Славароссов проскочил под мостом через Вислу, за что, как отметил в своей автобиографии, уплатил «приличный штраф». А под всеми мостами Темзы, между Тауэрским мостом и Вестминстером, пролетел Ф. К. Макклин. Это случилось 10 августа 1912 года. Пролетел он на гидросамолете, приводнился на Темзе, и полиция не позволила ему взлетать, чтобы отправится в обратный путь. Так и рулил по воде бедняга всю дорогу, пока не добрался до аэродрома Харти Ферри.

* * *

Чего только не придумывают японские инженеры! В годы войны построили 9000 аэростатов, оснастив их устройством, позволявшим оставаться в господствующем воздушном потоке, который нес их через весь Тихий океан, все 9978 километров, к берегам Америки. 1000 аэростатов достигла цели, правда, отбомбились только 258, сбросив по одной пятнадцати килограммовой осколочной бомбе и по два зажигательных снаряда каждый. От этих налетов пострадало не так уж много людей — убитых оказалось шестеро — но моральный эффект был внушительный.

* * *

Молодым я лекции Громова слышал, он нам ценные мысли из психологии толкал. Понимаешь? Нет, не буду врать — не все я усвоил, но кое-что и сегодня помню. Например, пятибалльную систему оценок за технику пилотирования он не уважал. Веришь?

Примерно так говорил: «Единицу практически никто никому не ставит. Двойкой скорее презрение к тебе выражают, чем

уровень подготовки. С тройкой от полетов отстраняют. Что остается? Четверка и пятерка… Да? Выходит, летчики могут быть двух сортов — первый пользуется полным доверием, второй тоже доверием пользуется, но за ним надо присматривать». Так я Громова понимал тогда.

А сегодня могу от себя добавить: как «лицо кавказской национальности» авторитетно говорю, технику пилотирования ни за какие деньги не купишь, это тебе не диплом какого-нибудь университета и не справка. Тут или ты можешь, или не можешь. Именно ты, и обязательно — лично. Вот такая психология получается…

* * *

Скажу прямо: нет и, наверное, никогда не будет таких всеобъемлющих правил, которые бы заменили пилоту здравый рассудок. Без учета реальной обстановки во вполне конкретной ситуации долго не пролетаешь.

* * *

Самолет любит ласковые руки, хоть он и не женского рода.

* * *

Раньше без мата не учили. Порой казалось, что инструкторы соревнуются — кто сумеет виртуознее изругать бедного курсанта. Что было делать? Терпели мы терпели, а потом подсаживаем к нашему матерщиннику вместо курсанта Солодарева Райку Григорьеву. Дело было зимой. Инструктор в передней кабине сидит, не оборачивается, меховой воротник поднят. Кто сел, не видит. Слетали, заруливают на заправку. Инструктор, как заведено, пристраивается к стабилизатору и первым делом сливает «конденсат». А Райка из-за спины у него пищит: «Товарищ инструктор, разрешите получить замечания?» Не оборачиваясь, наш бог отвечает: «Я вам уже все в воздухе сказал. Свободны, Григорьева».

* * *

Капитана К. вызывает замполит. Оказывается, к нему обратилась с жалобой вольнонаемная. Суть дела: К. обещал на ней жениться, но поставил условие — сначала он должен убедиться в ее девственности… На слово он ей не верил и в конце концов уговорил девушку. И вот обманул.

Замполит спрашивает: «Обещал?» К. не отпирается: «Обещал». Замполит: «Так в чем дело?» К. объясняет: «Все верно, только я не вполне убедился, что она на самом деле девственница…» Замполит, повышая голос, срамит офицера и в конце концов обещает вынести «этот вопрос» на партийное собрание. «Нет, комиссар», — тихо возражает капитан. «Что нет?» — «Не вынесете: я беспартийный».

* * *

Нарком обороны Тимошенко нас, выпускников летных школ, разом разжаловал всех в сержанты, авансом. Мы, конечно, обиделись: в авиацию же вступали добровольно, проходили конкурсные экзамены, и в официально объявленных условиях приема значилось: срок обучения — один год, выпускают младшими лейтенантами… А тут — хлоп, обстригли всех, как баранов, под машинку и повелели три года срочной грубить.

Впрочем, главная обида была даже не в этом. Кобылятник Тимошенко ограничил пилотаж, запретил убирать шасси на И-16, принудил нас регулярно тренироваться в противогазах, словом, изо всех сил старался приравнять истребителей к пехоте!

И настал день, когда однажды утром обнаружилось — портрет «любимого маршала», украшавший ленинскую комнату, увешан ржаными сухарями, несъедобной железной воблой — эти деликатесы входили в наш паек по так называемым сухим дням, которые тоже с его подачи ввели…

Да, было дело. И сколько не бились с нами дознаватели, следователи и кто-то еще, аж из Москвы прибывшие, так и не выявили зачинщиков протеста. И, наверное это главное — воздушное братство действовало! Оно не по зубам оказалось нашим обидчикам.

* * *

Командир корабля переучивался с Ли-2 на Ту-104, а был он из чудаков-затейников и отбил телеграмму: «Индия. Дели. Джавахарлалу Неру. Вышли сто рупий на мелкие расходы». И

поставил свою подпись. Почему-то телеграмма оказалась не в Дели, а попала в обком партии. Дорого обошлась эта хохма веселому командиру Ли-2 — восемь лет пришлось отишачить вторым пилотом!

* * *

Хотите верьте, а нет, так нет — одно время в Хабаровске собрали в экипаж Ил-14: второго пилота — Волкова, штурмана — Зайца, бортмеханика — Волчкова и командиром поставили Лешу Волкодавова.

* * *

Ту-104 по метеоусловиям Иркутска вернули в Читу.

— Теперь рыба точно пропадет, — запечалился штурман.

— Какая рыба? — спросил командир.

— Да вот, взял в Москву для друга малосольной кеты…

Спустя какое-то время история повторяется: погоды нет, вернули, и командир спрашивает штурмана:

— Ты случайно рыбу не везешь?

— Везу, командир, будь она неладна… И командир принимает решение: рыбы больше на борт не брать! А слово командира, известно, — закон.

Очередной полет проходил точно по плану, и цель была уже близка, когда снежный заряд закрыл полосу, и пришлось экипажу идти на запасный аэродром.

— И рыбы нет, надо же, командир, опять завернули…

— Нет, говоришь?

— Нет, даю слово, — подтверждает штурман.

— Да вот она, проклятая, — сокрушенно произносит командир и кивает на свой баул. — Черт бы ее задрал совсем. И как после этого не верить в приметы?

* * *

Старшина учебной эскадрильи дрессирует курсантов:

— Курсант Слюсарев, вы — дневальный, входите в казарму и видите — на подушке одной из коек стоят сапоги. Ваши действия?

— Снимаю сапоги и ставлю на пол.

— Отставить! Надо на все подушки поставить сапоги: в армии должно быть однообразие.

* * *

На пробеге Ла-5 обломилась правая стойка. Прикладываюсь башкой к прицелу так, что два болта крепления срезает, но этого мало: начальство берет за жопу — не устранил снос, разгильдяй и так далее. Но к вечеру в соседнем полку на Лавочкине той же серии обламывается тоже правая нога. И тогда издается приказ: произвести детальный осмотр всех правых стоек шасси на самолетах двадцать первой серии. Полеты на этих машинах временно приостановить.

Между прочим

Замечено: если человек талантливо летает, то он непременно проявляет свои способности в чем-то еще. Молодой Чкалов успешно подвизался на сценических подмостках; Владимир Ильюшин владеет гитарой, декламирует, отлично готовит; Марк Галлай замечательно вырезал маникюрными ножницами выразительные фигурки разного зверья из бумаги; Юрий Гарнаев писал стихи; Игорь Шелест пел на оперной сцене. Сухой закон, наверное, соблюдать не обязательно, но меру знать надо, время — тоже, и управлять «процессом» — непременно!

— Общее число выпущенных самолетов У-2 (По-2) определить затруднительно, ибо после 1953 года, когда серийное производство прекратилось, машину продолжали строить в авиамастерских, на ремзаводах, словом, — стихийно, вплоть до 1959 года. Не будет ошибки сказать — всего построили несколько десятков тысяч этих машин!

— «С хорошим мотором и ворота полетят» — этот афоризм принадлежит Анри Фарману.

Летчик Брагин испытал У-2 с особой кабиной — он располагался в ней ЛЕЖА на животе. Была идея строить самолеты без фонаря, с минимальным миделем. И

испытания эти были прелюдией.

Как начиналось создание специализированного санитарного, самолета сегодня трудно установить, но имя военного врача Анатолия Мингарта в истории сохранилось. Он предложил переделать У-2 в такую машину и его предложение осуществилось.

Авиамодели могут сегодня свободно летать со скоростью в 300 км/час держаться в воздухе свыше 30 часов, они поднимаются на высоту в 8 километров и достигают дальности полета близкой к 800 км.

АОН — авиация общего назначения, включающая личные, служебные, вспомогательные и прочие самолеты, переживает бурный рост, парк легких самолетов во всем мире превышает 300000 машин!

Курт Танк — создатель многих знаменитых машин — ФВ-190 и ФВ200 «Кондор», для примера, — давно сделался известным не только в Германии, но и во всем мире. Особо хочу отметить — почти все созданные им машины, начиная с первого полета, Танк испытывал лично. Едва ли в этом отношении у него были конкуренты среди ведущих авиаконструкторов мира!

* * *

Июль 1961 года, только что закончилось празднование Дня авиации в Тушино. В свите Хрущева вижу Гагарина. Он в носом майорском мундире, такой молодой, такой скромный, до застенчивости. Во дворике за правительственной трибуной Хрущев остановился перед конструкторами, а Гагарин, очевидно, не зная куда ему деваться, держится в стороне. Но его заметили дамы с дипломатической трибуны, торцом примыкавшей к дворику. Рискуя свернуть себе шею, дамы стали ссыпаться с двухметровой, если не больше, высоты, чтобы приблизиться, чтобы прикоснуться к Космонавту № 1, единственному еще, человеку, казавшемуся чудом! Дамы прыгали через ограждение, сверкая нежнейшими тонами своего десу, не жеманились, когда юбки заворачивались им на головы. А дальше я вдруг понял, Гагарин в опасности! Дамы пытались отрывать пуговицы с его мундира, хотели сдернуть погоны, выколупать майорские

звездочки, хоть птичку с петлицы. Дамы жаждали сувениров!

Он прижимал правой рукой Звезду Героя к груди, сгибался, сгибался и сгибался, будто собирался нырнуть куда-то вниз. Тогда я стал пробиваться сквозь благоухающих дам, забрал Гагарина в охапку и потащил в телевизионный автобус, выкрикивая: «Вам же выступать. Юра! Время! Телевидение ждать не может!» В конце концов мы очутились в тесноте служебной машины…

— Вы кто? — спросил меня Гагарин.

— Ведомый, — сказал я, — с Карельского фронта. Он посмотрел вправо, влево, обнаружил на столе программу воздушного праздника, расписался на ней и, протягивая мне, сказал:

— Спасибо, выручили… Думал, еще чуть, и они меня разденут.

Автограф храню.

* * *

Случается, молодые пилоты спрашивают: «Скажите, а что было самым-самым лучшим в вашей авиационной жизни?» Обычно я отвечаю: «Да, пожалуй, безлунная сентябрьская ночь над Волгой, плавное покачивание неправдоподобно спелых звезд, тихое посвистывание и шорохи в наушниках шлемофона, замершее жало радиокомпаса, упершегося в нулевую отметку на шкале. Заканчивая обычный тренировочный полет по маршруту, я летел на своем МиГ-15 с бортовым номером «72» к дому. Небо держало машину в ласковых руках, словно бы обнимало и несло… Что еще нужно человеку, если он — летчик?

Летчик должен летать. Это необходимо не только для дела, но и для душевного спокойствия и для счастья.

* * *

При всем желании эту книжку невозможно закончить: авиационный банк продолжает действовать, ему не страшны никакие кризисы — в любой ситуации ЭТОТ банк остается платежеспособным!

Хочу надеяться, мой читатель, что вы уже вложили свою долю в наш все растущий капитал. А коль не вложили еще — поторопитесь! Мне же остается раскланяться и пожелать вам самого-самого главного:

ЖЕЛАЮ ЖИЗНИ всем летающим и МИЛЛИОН ВАМ НА МИЛЛИОН!

Часть 2

Заканчивая «ОТ ВИНТА!», в самых последних, строчках я написал: «Желаю всем летающим жизни и — миллион на миллион!» В этот момент не сомневался — дело сделано. Больше к этой работе можно не прикасаться. Но не успело разойтись первое издание, как заинтересованный читатель стал спрашивать:

— А еще, дальше… что дальше будет?

— Чего, собственно еще вы желаете? — спрашивал я в ответ.

— Баек.

— Больше не знаю, — пытался отшутиться я.

— Не верим, но можем помочь… — и стали помогать, да так активно, что первоначально маленькая книжечка стала расти и пухнуть, требовать дополнительных иллюстрации. В итоге и получилось то, что вы держите в руках — «ОТ ВИНТА!» (с продолжением…)

* * *

Давно уже замечено — есть очень храбрые летчики и есть старые пилоты. Старые — надежнее.

* * *

Тогда к праздникам талончики на муку давали. Все брали и он тоже взял. Отлетавшись, пошел в общагу, у него на третьем этаже была комната-пенал. Шел и думал, а на что мне эта мука? И тут лошадь на глаза попала, паслась на первой травке. Угостил мукой из ладошки. Идет дальше, а коняга — за ним, видать, понравилось угощение. Долго ли коротко, только он ту оголодавшую лошаденку на третий этаж притаранил, оставшуюся муку на подоконник высыпал. Сам ушел праздновать.

Скандал, можете вообразить, какой разыгрался — первое мая, всенародный праздник, а тут лошадь из окна третьего этаже голову выставляет и ржет. Понятное дело, виновника — на ковер. Как такое безобразие понимать? У людей праздник, а ты, что выдумал? Отвечай!

— Праздник — правильно, а кого я в гости позвал, совершенно не ваше дело…

* * *

Конягу пожарные через окно эвакуировали, в комнате ее не развернуть было. А пилотяга тот прославился, его через приказ о нарушителях провели, все Военно-воздушные силы осведомлены были.

* * *

Есть такой аэродром Багай, мы в окрестностях дешевые яйца покупали и — в Саратов. Там дети и жены наши обретались, ждали, когда городок в Багае достроят. И вот задача — как сотню-другую тех дешевых яиц переправить по назначению? Ездили на попутках, а дороги, сами знаете, какие в России дороги.

И находится специалист. Объявляет: пакую с гарантией, несите старые газеты, покажу предметно. И что ж вы думаете, упаковал он сотню яиц каким-то своим секретным способом и на глазах почтенной публики сбросил посылку с плоскости Як-11. И все яички остались цели. А дальше дело пошло так — он пакует и приговаривает: «Готовь бутылек, за сотню — ноль пять, за двести — ноль семьдесят пять». Пришлось человека спасать. Когда бы в ту пору городок не достроили, мог и вовсе с круга такой талант спиться.

* * *

Петь мне категорически противопоказано за полным отсутствием музыкальных способностей. Все окружающие не уставали мне с самого детства повторять: медведь тебе на ухо наступил. И я поверил. А петь мне всегда хотелось. И вот какой случай выпал. Пошел на облет Ту-2. Летел без экипажа. Включаю маяк, слышу Утесова «Раскинулось море широко, и волны бушуют вдали…» Не удержался от искушения, нажал на кнопку СПУ и запел вместе с Леонидом Осиповичем. Потом — с Бернесом пел, с Шульженко — тоже. И вдруг слышу:

— Командир, ты еще не устал надрываться?

Первое, что стукнуло в голову: неужели я не ту кнопку нажал и вышел на внешнюю связь? Меня аж затрясло в ознобе. На всякий случай спрашиваю:

— Это ты, Борисов?

— А кто же, я…

— Ты где?

— Где положено — в Ф-3.

Оказывается, радист Борисов прикорнул в кабине радиста, а я не проверил и считал — лечу один. Полегче сделалось, а то это конец света, если представить — я в открытом эфире!

* * *

Шел набор в школу летчиков-испытателей. К высокому начальству пришла женщина и, не соблюдая общепринятых правил обращения, очень по-домашнему объявила: вот я тут документы вам принесла, он в отлете сейчас, поручил мне.

— А вы кем ему приходитесь? — Поинтересовался генерал, глянув мельком в бумаги.

— Матерью. — Почему-то смутилась женщина.

— Извините, но сколько же вам лет, мама?

— Он у меня очень рано родился.

— Ой, мама, мама, вы хоть понимаете, на какую дорогу своего парня ставите? Рискованная у нас жизнь испытательская, подумайте, мама.

— Но вы же седой и живы. — Она улыбнулась генералу. — Но если моему сыну повезет меньше, чем Вам, я не буду в обиде — пусть погибнет счастливым, чем будет жить с отчаянием — не сумел, не достиг, не добился.

Мама умерла рано. Генерал тоже скончался, а он все живет и еще подлетывает при всякой возможности.

* * *

Гроб решили не открывать: земля не пощадила Костю. Но овдовевшая его жена потребовала: покажите мне его в морге. Она настаивала — это мое право, в последний раз ну, и так далее. Как тут отказать? Проводили ее в гнуснейший госпитальный подвал, приготовились подхватить на руки, когда начнет падать, но она устояла, хотя и сильно изменилась в лице, постояла в оцепенении, попросила всех выйти. Побыла у гроба еще сколько-то времени, на люди вышла с сухими глазами, внешне спокойная. И сказала:

— Все. Заколачивайте, — и повторила: — Все, все.

Через месяц она вышла замуж. Вроде бы за случайного соискателя вышла. Почему? Для чего? Трудно ответить: чужая душа и на самом деле — потемки.

* * *

Еще в училище пристало к нему прозвище Филей. Накрепко пристало, хотя и непонятно почему. Летал Филей надежно. Но, как ни странно, с болезненным упорством, можно сказать, поносил нашу летческую судьбу.

Ворчал он постоянно: «Летать, летать, а что такого в этом? Мухи тоже летают!» Был у него и другой конек: «Ну, что это за дело — три дня готовься, пиши, черти, отвечай на вопросы начальников, час летай и опять — разговоры. Как же на войне было — ракета и пошел!»

— Слушай, Филей, ну что ты все ворчишь?

— А это — фасон де парле! Не понял, ясно? Учи французский тогда поймешь.

* * *

Как однако мы любим выстраивать людей по ранжиру: этот — дважды Герой, а этот первый летчик страны, да что там — страны, первый в мире! Но и того мало: великий летчик… И так — годами. Я поинтересовался у сизого пилота, больше сорока лет пахавшего в нашем небе, как он оценил бы заслуги, свои личные, перед господом богом? Он усмехнулся:

— Серьезно спрашиваешь?

— Вполне.

— Боженька, учти, пожалуйста, я налетал двенадцать тысяч часов и никого не увил, так что решай, куда мне теперь — в рай, в ад или посидеть в чистилище, пока твои кадровики не получат акт о причинах моего списания с летной работы.

* * *

Инструктор своему курсанту: «Высоко, высоко выравниваешь!» А в следующем полете: «Низко, выравниваешь, внимательнее надо!»

Курсант после полетов: «Разрешите вопрос: какое выравнивание лучше — высокое или низкое?» Инструктор: «Оба хуже».

* * *

А раньше в авиации веселей жилось. Судите сами: первого апреля двадцать второго года Линдберг впервые пришел на летное поле, а девятого выполнил самостоятельный полет. Вот такие порядки были! Обучение заняло неделю и обошлось в 500 долларов, а еще за 500 долларов он купил подержанный военный самолет и начал свое восхождение к славе. Цель была ясна. Раймонд Ортег назначил приз в 25 тысяч долларов тому, кто пересечет Атлантику — в одиночку и без посадки.

Через пять лет Линдберг этот приз получил. Вылетев из США, он в обществе своей кошки пересек Атлантику и приземлился в Ле Бурже.

Впечатляет? А если сравнить, далеко ли удавалось улетать нам за пять лет, и возможно ли представить, чтобы наш младший лейтенант был пожалован следующим званием — генерала. Правда, это уже во время второй мировой войны произошло, Линдберг долетал до этой поры!

* * *

Он пришел неожиданно, и я сразу унюхал — прежде, чем появляться пред строгими очами супруги, ему требуется побыть в зоне ожидания Представил гостя моей новой жене. Она тоже оценила ситуацию и предложила:

— Может кофе сварить?

— Нет-нет, никакого кофе не надо, спасибо.

— А как на счет душа?

— Душ предлагаете… или вы думаете я того… перебрал? — и вскинувшись в стойку, он потопал на руках «дальний угол нашей двадцатиметровой комнаты.

Потом жена призналась, что умирала от страха и сострадания. А если его искусственный глаз выскочит и куда-нибудь закатится, что тогда делать?

Но все закончилось благополучно, мы тихонько распили четвертиночку на троих, закусили маслинкой, и он тихо ушел. А мне вспомнилось: долгие годы я не осмеливался называть его просто по имени: он был летчик такого таланта и популярности, такого авторитета, что порой меня так и тянуло вытянуться во фронт и ждать его команды. Но пришел день и он сказал:

— Что ты меня все но отчеству величаешь? Пора на брудершафт, ну! — и мы выпили, как полагается, поцеловались. — Ты — летчик и я — летчик, с одной бетонки летаем, какого… еще надо?

В последний раз я видел его вскоре после того, как медицина

отстранила Сережу от летной работы. Он тосковал и неожиданно произнес:

— Не дали на Бермуды слетать…

— Зачем? — удивился я.

— Странно спрашиваешь, надо разобраться, что там происходит.

* * *

Генерал-полковник и полковник жили в одном доме, когда-то им случалось летать в одном экипаже. Генерал не пил, не курил, занимался спортом, любил животных; полковник почти не пил, никогда не пробовал курить, любил собак… И случилось им сойтись на очень торжественном юбилее. И тот и другой были причастны к событию, генерал — в большей, полковник в меньшей мере. Круглую дату отмечали торжественно, можно сказать, азартно. Тосты запивали отнюдь не кефиром. Генерал-полковник, кажется, впервые позволил себе нарушить завет и пригубил рюмку коньяка, а полковник и вовсе — дал себе волю.

Но речь вовсе не о том, кто сколько выпил.

По приглашению соседа генерала полковник возвращался в его служебной «татре». Машина была с двухдверным кузовом. И… полковнику пришлось попросить, а шоферу тормознуть и генералу выйти, откинув спинку сиденья. Все происходило в полном молчании. Полковник успел выскочить и через минуту поехали дальше. Но через немногие километры операцию вынужденно повторили и так, пока добрались до дому, генерал выходил из машины, откидывал спинку своего кресла раз пять.

И теперь самое главное. «Татра» остановилась у подъезда их общего дома, полковник оказался на воле, генерал, прощаясь с ним сказал: «Сегодня я узнал вас в совершенно новом качестве, правда, несколько неожиданном. Но все равно — рад: подчиненных надо постигать возможно основательнее, чтобы надежно управлять ими. Всего вам доброго. Отдыхайте». — И он назвал полковника по имени и отчеству, чего обычно никогда не делал. «Служу Советскому Союзу», — сам того не ожидая ответил полковник. И действительно прослужил еще много лет.

* * *

Юмор, как известно, имеет множество оттенков — от самых светлых, до безнадежно темных. Правильно говорю? А теперь

оцените: инструктор предупреждает курсанта: учти, голова два уха, в нашем деле как — нет земли, нет, нет земли и… полный рот земли. Понял?

* * *

Летал, летал и никогда не думал, сколько может стоить самолет. А тут послали на завод принять машину. Документов навыписывали полный планшет, среди прочих — платежка. Глянул и языка лишился — девятьсот одиннадцать тысяч, ноль семь копеек. Копейки докапали. Видать точно посчитано, если аж семь копеек в итог выползли. А ну как я ее без малого миллион стоящую, на посадке разложу? Никогда таких мыслей раньше не бывало, а тут едва в панику не бросился…

Между прочим

Первые в мире почтовые авиамарки появились в 1912 году. Инициатором этого начинании был Август Эйлер, обладатель германского пилотского свидетельства № 1.

В свое время на самолете АНТ-9 была установлена четырехдюймовая (102-мм) динамо-реактивная пушка, ее длина составляла почти 4 метра. Эксперимент был удачным, но реактивные снаряды, покачав свое преимущество, не дали ходу этому изобретению.

Надежность парашюта своей конструкции его создатель Ирвинг доказал еще в 1919 году, покинув самолет на высоте 600 и открыв купол на 200 метрах.

Был такой пилот-планерист Герман Гейгер, он освоил посадки на высокогорных склонах, на глетчерах и спас 574 альпинистов, терпевших бедствие в горах.

Мы так привыкли к трехопорному шасси с передней стойкой, что уже не очень представляем себе иную схему. А впервые трехногое шасси, так сказать, современного вида появилось в 1934 году, на самолетах ХАИ-4 и САМ-13.

Чего только не перетерпел за свою долгую жизнь наш покладистый У-2! Даже паровую двигательную установку на нем испытывали.

Следом за Валерием Чкаловым на самолете И-180 погиб Томас Сузи. Катастрофически неудачный оказался этот самолет, хотя обладал очень незаурядными качествами.

Был у нас такой пассажирский самолет АНТ-35, первым его поднял Михаил Громов, 20 августа 1936 года. И мало кто помнит сегодня, что АНТ-35 «вырос» из удачного бомбардировщика СБ.

Летчик-испытатель Юлиан Пионтковский умудрился выполнить 300 посадок за один день, чтобы убедиться в прочности шасси самолета УТ-1.

Идею герметической гондолы предложил в 1875 году Д. Менделеев, появилась такая гондола на стратостате Пикара. А герметическую кабину на самолете впервые смонтировали на «Юнкерсе» — Ю-49.

* * *

Разговор из давних и памятных:

— Не возникай, понял. Когда невезуха прет, ничего не сделаешь.

— Бреши! Меня три раза сбивали. Но — жив. Каждый раз приходил.

— И что?

— Вот тебе и невезуха…

— Ты пешком приходил, давал показания и дрожал, что особняк решит…

— Логики не улавливаю…

— Не ты решал: летать тебе дальше или нет, вот и вся логика.

— Много рассуждаешь, Леха, ты же не замполит. Не ты боевой листок выпускал, когда я пришел в третий раз и обнаружил — готов! Похоронили. Интересно было почитать. Не ты этим занимался, но любишь похоронные мотивы выдавать.

— А на листок ты чего обиделся? Так положено. Помянули добрым словом, скажи спасибо…

— Эх, Леха мало ты чего понимаешь. Я летчик и мое дело —

летать! А везуха, да невезуха — бабская это тематика, Леха.

Давний этот разговор. Тот, кто настаивал — мое дело летать, а все остальное — чешуя, умер, долетав до шестидесяти двух лет и завещал написать на могильном камне одно слово: «летчик», хоть был и в чине поднебесном, и Героем, и прочая, и прочая.

* * *

Звонит старый друг, просит помочь, как он выразился, нашему парню, тот что-то сочинил и не знает, как распорядиться написанным. Куда обращаются в таком случае, на что можно рассчитывать? И вот наш парень является.

Он оказывается майором, штурмовиком, много и с успехом полетавшим в военные годы. Написанное им занимает страниц сорок машинописного текста, речь идет о судьбе пацана, приставшего к гвардейскому штурмовому полку.

— Сюжет не нов, — сказал я полистав текст, — о сыне полка написал Катаев, а как оно у тебя получилось, скажу, когда познакомлюсь, тогда и поговорим.

Но разговора не получилось, на следующий день я обнаружил здоровенную газетную публикацию с этим самым материалом. Посчитав, что теперь мои «редакторские усилия» совершенно излишни, я позвонил «нашему парню» и сказал, что думаю. На мои уверения — писательство работа трудная, требующая больших усилий, соблюдения известных правил и традиций, я услыхал:

— Ста-а-арик, я же не собираюсь в Тургеневы, я не писать хочу, я хочу печататься. — И он печатался много-много лет. Такова жизнь.

* * *

Учили летать болгар, и все бы ничего, но как слушатель замотает головой из стороны в сторону, а следом — вверх вниз — караул! По-болгарски — да, соответствует нашему — нет и наоборот. Вот поди и сообрази он с русского на болгарский или с болгарского на русский переводит. На земле куда ни шло, но в полете — сами можете вообразить.

Но приказано было выучить и мы учили, сперва на Як-11, потом на Як-23 и на МиГ-15. Все шло довольно гладко, пока я не почувствовал — один из моих слушателей мандражит на пилотаже, а чего он опасается долго не мог понять. Наконец

выяснил: парень был не уверен, если он непроизвольно сорвется в штопор, сумеет ли правильно определить *в какую сторону* вращается машина. Вроде бы смешно, но я, инструктор, не имею права смеяться, подначивать, ставить человека в глупое положение. *Надо убедить* — сумеешь! Летим в зону. На глубоком вираже, не предупреждая, сваливаю машину в штопор и велю: «Считай витки!» Мой паренек насчитал пять витков вместо двух с половиной, но сторону вращения определили правильно. Перетягиваю ручку на боевом развороте и мы снова крутимся в штопоре, сколько витков? Отвечает бодро: семь, сторона вращения левая. Сделали мы три витка, но сейчас суть не в этом…

После этого полета парня стало не узнать, залетал весело с улыбкой, но вот беда — растрепал мальчишка, что он с инструктором по двенадцать витков крутил и с фигур срывался и даже в перевернутый штопор я со спины входил… Дошел его треп до начальства. В порядке профилактики мне и впаяли: «за нарушение инструкции по технике пилотирования, пренебрежение методическими указаниями и самовольство трое суток домашнего ареста», Вроде бы обидно, а подумать — да, плевать — на трое суток больше или меньше, главное-то — переломил я пацана.

* * *

Медики доложили по начальству: летный состав неприлично разжирел, что и не удивительно: летают мало, физкультурой не занимаются, а питание по пятой норме, знаете, какое?! И предложили сократить норму. Рассудили научно — в калориях: посчитали, на килограммы прикинули, в проценты живого веса перевели. Понесли на подпись.

Только маршал авиации с медиками не согласился и обосновал свой отказ без особых расчетов.

— Положим сократим. Украдут столько же, как сейчас, и что тогда летчикам достанется. Нет, не пойдет.

* * *

Стук в стенку означал — начальнику плохо с сердцем. Он был, к сожалению, сердечник, что, впрочем, не мешало генералу оставаться активнейшим дамским угодником.

Едва натянув тренировочные брюки, несусь на генеральскую

половину дома. Он меня встречает в дверях, сует ключи от машины… За ним маячит едва одетая, а точнее — почти голая девица.

— Вези на станцию! Аккуратно, мне позвонили — жена от платформы сюда движется… Давай!

Укладываю девицу на заднее сиденье. Еду. Генеральскую жену засек вовремя, отворачиваюсь и не снижаю скорости. Конечно, она не могла не заметить трофейный «оппель» своего супруга, но к черту подробности. Это потом.

На станции девица привела себя в порядок и глаза и губы накрасила, готова рвать когти на электричку, говорю:

— Стоп, кошечка! Не так быстро. С тебя три пятнадцать.

— Чт-о-о-о? С меня? И почему это три пятнадцать? — она произносит еще кое-какие слова, но их я лучше опущу.

— Три пятнадцать стоит пачка «Казбека», все остальное — бесплатно: ты мне понравилась.

Она, видимо, соображает, что на моих тренштанах нет карманов, а стало быть я без гроша, без документов, и смеется.

Возвращаюсь и громко докладываю: — Вот, держите папиросы… — жена должна слышать, — как велели, купил «Казбек».

Он подмигивает мне:

— Спасибо. Три пятнадцать за мной. Молодец.

* * *

Пригнал машину из ремонта, иду в эскадрилию и вижу — подозрительно весело мужики встречают. В чем дело понял не сразу. Оказалось, пока отсутствовал, меня к новому ведущему приписали. Главное — ведущий — она, дама. «Что будешь делать?» — интересуются товарищи. Летать под рукой у бабы мне, ясное дело, никакой охоты нет. Но приказ есть приказ…

Был конец февраля. Говорю:

— Придется до первого мая жениться.

Ржут. Ты же ее не видел. Поспорим, не женишься. Слово есть слово, вроде бы приказ самому себе. 30 апреля мы расписались. На десять лет меня хватило.

* * *

Сегодня полет без двусторонней радиосвязи кажется затеей совершенно немыслимой. А нам, пилотам предвоенной выпечки,

досталось овладевать радиообменом более чем примитивным образом. Передатчиков на самолетах поначалу вовсе не было, только приемные станции стояли. И сразу возникла проблема: как оценивать овладение новой техникой? Придумали однако: отмучившись в пилотажной зоне под завывание, писки и трески в наушниках шлемофона, мы должны были проходить над стартом на заданной высоте и сквозь помехи эфира принимать команду едва уловимую обычно, что-нибудь такое: «Вираж влево, разгон и боевой разворот вправо» или «снижение до высоты двести, набор до пятисот…» Понять, что мы должны, было почти невозможно. Поэтому решали задачу по-своему — выйдя над точкой, крутили бочки, снижались, набирали высоту, «кидали крючки» влево и вправо… На что надеялись? Во-первых, может хоть частично угадаем и попадем в зачет; во-вторых, начальству тоже *нужно* принять зачет, может быть даже больше, чем нам.

Такое очковтирательство продолжалось долго, пока РСИ — радиостанции самолета истребителя не были хоть мало-мальски усовершенствованны.

* * *

Вот вам, молодым, вам зеленым вопрос на засыпку: обтекатель, что означает? Только не говорите — устройство снижающее сопротивление потока воздуха. Это всякому ясно. А еще? Ну — обтекатель?

Учитесь, пока я жив, так называли всех, кто терся при авиации и не летал, но очень охотно изображал летчика, пудрил мозги девочкам и, как правило, попав на борт в качестве пассажира, укачивался и травил сразу после второго разворота.

* * *

А как играют в «хромого солдата», знаете? В довоенные годы старшинами эскадрилий назначали большей частью сверхсрочников-обтекателей. Не самые сообразительные попадали на эти должности. И, понятное дело, немедленно начинали куражиться над нами. Власть свою показывали.

— Три-четыре! — орет на вечерней прогулке такой балбес. — Строевым. Выше ножку, печатай шаг!

И мы печатали, рубили изо всех сил, но только одной левой. Эффект получался потрясающий, будто сто хромых стараются раздолбить асфальт.

— Отставить! — входит в раж старшина. — На месте шаа-агом… ма-а-арш!

Теперь хромой солдат вроде гвозди забивал. И зачинщиков никогда найти не удавалось. Так и уходил с плаца непобежденный хромой солдат.

* * *

А теперь — слово Ричарду Баху, американскому летчику нестандартной судьбы (о нем я еще надеюсь рассказать) а пока слушайте его самого:

ФАКТ. Человек, носивший форму офицера Военно-воздушных сил Франции, у которого в летной книжке было записано семь тысяч часов налета и которого звали Сент-Экзюпери, не вернулся из разведывательного полета над родными землями.

ФАКТ. Офицер разведки Люфтваффе Герман Корт 31 июля 1944 года, тем вечером, когда домой не вернулся только самолет Сент-Экзюпери, переписывал сообщение: «Доклад по телефону… уничтожен разведывательный самолет, он загорелся и упал в море».

ФАКТ. Библиотека Германа Корта на Экс-ла-Шапель с особой полкой для книг Сент-Экзюпери была уничтожена бомбами союзников.

ФАКТ. Однако ни пули, попавшие в мотор его самолета, ни пламя, охватившее машину, ни бомбы, разорвавшие в клочья его книги, не уничтожили Сент-Экзюпери. Потому что настоящий Сент-Экзюпери — это не плоть и не бумага. Это особое мышление, возможно, очень похожее на наше, но все же такое, как у Лиса, единственное в своем роде».

Этот крошечный отрывок из многого, написанного летчиком Ричардом Бахом, наверняка не оставит вас равнодушным. Каждый летающий — молодой ли, маститый, пилот гражданский или военный летчик, непременно должен познакомиться с писателем Бахом. Его Книги переведены (правда не лучшим образом) на русский язык и все равно такое знакомство поможет вам многое переоценить, понять прежде всего в себе.

* * *

Раньше, в старые добрые времена, в авиации были свои понятия о приличиях. Вот характерный пример: к летавшему начальнику любого ранга не принято было обращаться по

воинскому званию, только — товарищ командир. Чувствуете, в чем соль? Ты — летчик и я летчик, вот какой был подтекст, мы оба — летчики и принадлежим единому воздушному братству. В ту пору командиры полков не обедали в отдельных кабинетах, в общей летной столовой имелся, так называемый, командирский стол. За него без приглашения Самого никому в голову не могло придти усесться и начать чавкать…

Между прочим

Все знают: Чкалов привез из Америки легковую машину. А кто бы подумал, что сам себе Валерий Павлович сделал такой подарок, как набор граммофонных пластинок Рахманинова?!

Среди множества чудес нашей авиации числится самолет-истребитель конструкции В. Шевченко и В. Никитина — у этого биплана нижнее крыло убиралось в верхнее. Диковинная машина создавалась в 1939—41 г. Хорошо летала, но не выдержала конкуренции с ЛаГГ-3, МиГ-3 и Як-1.

Григорий Бахчиванджи погиб в 1943 году, ему было 34 гада, он высоко оценил самолет, хотя и предсказал — убьюсь я на нем. Звание Героя Советского Союза Григорию Яковлевичу присвоили посмертно лишь в 1973 году, спустя 30 лет. Не спрашивайте — почему. На этот вопрос нет разумного ответа.

Почему английская фирма «Авро» называется так, слыхали? Ее организовал один из пионеров авиации Аллиот Вердон Ро, его считали первым британцем поднявшим самолет английской конструкции и постройки. В 1910 г. появилась фирма «Авро», ее название включило инициалы и фамилию своего создателя.

Братьев Райт мы привыкли воспринимать как-то вместе, будто близнецов. Старшему не повезло: Вильбур скончался в 1912, в сорок пять лет всего, умер от тифа. Орвил же прожил 97 лет, сохраняя высокую активность до самого своего конца. Как ни странно, приоритет Райтов в самих Соединенных Штатах не признавался до

1942.

Никогда не забывайте, что бы и почему бы ни произошло, первым на месте катастрофы… бывает пилот.

Самолетов в воздухе все больше, хорошо ли это? Если не считать шума всевозрастающего, особенно при взлетах, если не думать о загрязнении окружающей среды, ясно — хорошо, но так нельзя. Думайте!

Томас Октейв Сопвич — один из самых популярных пилотов Англии. Не менее известна и фирма «Сопвич», переименованная в «Хокер-Сидди» в честь ее ведущего испытателя. Но пожалуй, самое удивительное, связанное с этим именем, — Сопвич прожил 101 год, кажется, установив рекорд долголетия среди пилотов всего мира.

1321 самолет летчиков-камикадзе не вернулся на свои базы. Американские архивы упоминают о 34 потопленных и 288 поврежденных боевых кораблях, ставших жертвами камикадзе. Что и почем, судите сами.

* * *

До войны среди строевых песен особым вниманием пользовались, так называемые, авиационные. Вот пример того, что мы певали: «Легкий ветер подует с востока, летный шлем с головы он сорвет и напомнит, что где-то далеко синеокая девушка ждет…» Ничего себе — легкий ветер, срывающий с головы летный шлем? «Наш острый взгляд пронзает каждый атом…» — тоже не слабо завернуто! Пели еще и не такое. Или музыка подкупала: не ощущать идиотизма слов, подобных приведенным, мы ей-ей не могли.

Но когда подхалимы срочно сляпали песню величавшую маршала Тимошенко, сообщавшую, как он куда-то летел и почему-то приземлялся на лугу, мы тихо взбунтовались. И выглядело это так:

— Запевай! — командовал старшина, и эскадрилья затягивала на мотив похоронного марша: «низко-низко пролетает и спускается на луг!» «Отставить! — взрывался старшина. — На месте ша-а-а-гом ма-а-арш!» Но непобедимый «хромой солдат» вступал в дело и не было силы, способной его унять.

* * *

Интрига вокруг включения в космический экипаж гражданского лица плелась долго и мучительно. Военные стеной стояли — нет, никаких штатских не надо! Королев, расположенный к полковнику медицинской службы Федорову, а тот возглавлял летную комиссию, что называется, уломал Евгения Алексеевича отважиться и подписать допуск на полет Феоктистова.

Драчка затянулась и зашла так далеко, что Федоров в числе других ответственных лиц очутился на совещании у самого Косыгина, в ту пору — главы правительства.

Спор продолжался и здесь, пока Косыгин не спросил:

— А кто подписал допуск Феоктистова?

— Я, — сказал Федоров, и встал.

— Почему? — спросил Косыгин.

— Потому, что я врач, Алексей Николаевич.

И Феоктистов полетел, открыв дорогу всем штатским, последовавшим за ним. Федоров остался в полковниках, представление его к генерал-майору медицинской службы было отозвано, а так ничего особенного и не произошло: «их напев на земле, в небесах и на море и могуч, и как известно, силен».

* * *

Вроде ни с того ни с сего корабль начал раскачиваться с крыла на крыло, дальше больше. Командир корабля послал второго в салон:

— Погляди, там все в порядке?

Второй через секунду влетел в кабину обратно, с квадратными глазами: оказалось, орава рыбаков в том рейсе везли смену моряков тралового флота, элементарно перепилась и под руководством своего начальника — он дирижировал! — раскачивались от борта к борту и веселились: «Нормально штивает!» Ситуация принимала угрожающий характер. И как унять сто мужиков, не соображающих, что они творят?

Командир самолично вышел к буянившим, молча вскинул пистолет к носу дирижера и сказал, именно сказал, а не заорал заполошно: «Немедленно прекратить! Идиоты, самолет — не пароход, не спешите в воду. Ну!»

Потом он удивлялся: «И ведь подчинились! Почему — ума не приложу».

* * *

Кто это придумал и как оно началось, теперь и не вспомнить. Были мы уже не слишком молоды в ту нору, лет по десять каждый отработал летчиком, и тут пришлось пожить снова в казарме.

В положенный час — «Подъем!» Старший и самый тучный из нашей команды не сразу понимает, почему ему никак не удается с ходу натянуть брюки. Оказалось — штанины зашиты… и — карманы… и ворот рубашки. Кто смеется, кто подначивает пострадавшего, но тому, понятно, не до веселья — ругается на чем свет стоит. И… готовит месть.

В положенный час — «Отбой!» Падаем в койки и снова вскакиваем: один орет не своим голосом: в постели, как оказалось, перекатывались холоднющие, вздутые от ледяной воды презервативы…

И пошло, и поехало! Изобретательность завтрашних испытателей не знала границ, пока тихий наш парень не сел с размаху на двухпудовую гирю и едва не повредил позвоночник. Розыгрыши кончились сами собой.

* * *

Хочешь пролетать долго, — *не торопись*. Даже по боевой тревоге делай, что полагается, без спешки. *Быстро и без суеты* — девиз разумного пилота.

* * *

Эти слова давно стали летучими: с ним я в разведку не пойду. Слышать их приходилось много-много раз и всегда в

отсутствии того, с кем говоривший идти в разведку отказывался. И лишь однажды я оказался свидетелем такого обмена комплиментами:

— Можешь думать обо мне все, что хочешь, но я прямо говорю, при людях: с тобой я в разведку не полечу. Нет!

— Правильно толкуешь: ты и без меня не полетишь, найдешь повод… — Это говорил летчик, награжденный двумя орденами Славы, случай в авиации редчайший.

* * *

Было время, довелось нам пожить в Монголии, в резерве мы там сидели. Дежурили с утра до сумерек. День за днем. Жили примитивно. Комната на звено — четыре койки, один стол, четыре табуретки. Прихожу как-то, с позволения сказать, домой и застаю такую картину: у стола сидит Васька и склонившись над расстеленной газетой трет на зубах печенье.

— Что ты делаешь?

— Тихо! Делаю торт… Будем праздновать вечером…

Измельченную на зубах пачку печенья он смещал со сгущенным молоком, сформовал две лепешки, одну обсыпал орехами, намазал вареньем — эти прелести были куплены в военторге — склеил и потащил на чердак — замораживать.

Праздник начался вечером. Заглянувший к нам замполит не сразу понял, почему загул? Но мы объяснили — сегодня день рождения Клары Цеткин, вот в отрывном календаре напечатано, можете проверить.

* * *

Пребывание в резерве оборвалось так же внезапно, как началось. На сборы — сутки! Завтра — в эшелон и — дранг нах вестен. Но еще сегодня обнаружилось — со всех коек исчезли подушки. Поясню: казенные подушки набивались соломой, на них никто не позарился, а вот собственные, благоприобретенные, мягкие, как корова языком слизнула. И снова — Васька! Умудрился за два часа загнать наш «пух-перо» монголам, оказалось этот товар у них в высокой цене был. На всю выручку он закупил в военторге наипервейшие продукты. Забегая вперед, скажу: а сухой дорожный паек, что был положен, Васька все полтора месяца, что мы тащились в эшелоне, менял на рыбу, молоко, мед, яблоки, папиросы. Его интендантского таланта

хватило до самого Харькова.

* * *

В авиации, как в любом ремесле есть свои мудрости. Главнейшая изо всех важных: нет скорости — конец полету, начинается свободное падение!

* * *

Так уж случилось, что книгу известного американского летчика Ричарда Баха «Чайка Джонатан Ливингстон» мне подарил мой добрый немецкий друг и тоже летчик. Книга была издана в Германии, в переводе. Пролистав с ходу великолепно оформленный томик, я легкомысленно решил — не то! И знаете почему — я с детства питаю предубеждению к любой фантастике, даже Жюль Верна не принимаю. И красивую книжку Баха я стал читать только потому, что немецкий друг сказал:

«Удивительно он понимает душу летающего человека. Даже не знаю с кем его сравнить — разве что с Экзюпери?!»

Читая, увлекся и прежде, чем понял, ощутил — этот человек не просто талантливая, высокохудожественно одаренная личность, он носитель собственной, совершенно особой философии. Бах спрашивает: а для чего, собственно, ты живешь, знаешь ли ты, как жить правильно и отвечает на эти вроде бы не имеющие убедительных ответов вопросы. Не просто отвечает, с позиции умного человека, а с точки зрения *летчика*. Летчика, не воспринимающего существования ни в земле, ни на земле, а лишь — в небе. В его представлении и жить-то стоит только для того, чтобы летать, летать сегодня *лучше*, чем вчера, и завтра — *лучше*, чем сегодня, меряя жизнь не временем и не преодоленным расстоянием, а только и исключительно степенью достигнутого совершенства. Да, конечно, такой взгляд на действительность фантастика чистой воды, но какая *фантастика!* Мне представляется — фантастика воодушевляющая, украшающая жизнь, дающая силы преодолевать огорчения и неудачи ради главного.

Понимаю, как бы мне того не хотелось, Баха пересказать нет никакой возможности, его непременно нужно прочитать и пережить, особенно, если ты пилот по призванию, а не по случайному стечению обстоятельств. Прочти, и твой мир станет ярче, тревожнее и убедительнее.

* * *

Очень молодой и очень бойкий пилот спросил весьма известного, прославленного летчика-испытателя:

— А скажите, только по правде, вам никогда не бывает страшно, ни в полете, ни на земле? Ответ прозвучал несколько неожиданно:

— Неужели я произвожу впечатление полного идиота: ничего и никогда не боятся только недоумки, дураки: они не могут определять в силу своего природного недостатка, — он покрутил пальцем у лба, — меру грозящей им опасности.

* * *

Наверное, плохое и даже отвратительное настроение случается у каждого. И никогда мне не приходило в голову, что существует универсальное средство для преодоления этого гадостного состояния. Научил меня, как быть в таком случае, старший товарищ, летчик божьей милостью, приобщившийся к авиации лет на десять раньше меня.

— Когда тебе станет свет не мил, когда вдруг ожесточишься не понятно отчего, в пору задушить хоть кого-нибудь, знаешь что делать? Задери голову, расставив ноги на ширину плеч, расслабь мышцы и гляди в небо… Если оно голубое, безоблачное, и пяти минут не пройдет, как спокойствие и небесная умиротворенность снизойдут на тебя; если небо окажется в этот час в облаках, приглядись к кучовке и подумай: кого или что напоминает тебе вот это облако. Увидишь, все другие мысли непременно отойдут в сторону. Но особенно здорово успокаивает ночное звездное небо. В тихом мерцании звезд звучат успокаивающие, еле различимые голоса, и с ними к тебе возвращается беспечность самого раннего детства, та золотая пора жизни, когда весь твой мир заключался в маме, в ее ласковых теплых ладошках, в колыбельных напевах, смысла которых ты не понимал, они были для тебя самой добротой, растворением в бескорыстной любви.

— Извини, — сказал я тут, — можно тебя перебить? — И, очевидно по вредности характера, спросил: — А как быть, если облачность десять баллов, если из нее сыплет мелкий дождичек со снегом, если видимость при этом ноль целых и сам знаешь сколько десятых, если аэродром временно закрыт?

— Позволь, но ты же летчик! Ты не раз летал за облака и видел — там небо всегда чистое, всегда голубое днем и задрапированное звездными узорами ночью. Так? Вот и задери

голову и *воображай*, что там за десятибалльной облачностью творится. Воображай! И все получится. Летчиков — живых — без воображения не бывает. Правда, не каждый знает, что он может в любой момент увидеть свое небо и подняться и него, уйдя ото всех огорчений, забот, неудач… и что еще там портит нам жизнь?..

Не один десяток лет минул, как я узнал эту пилотскую мудрость, и неустанно вглядываюсь в небо, когда что-то не ладится. И, знаете, помогает. Впрочем, попробуйте сами, вы же летники.

Между прочим

Начиная создавать машину нового типа, фирма «Дуглас» созвала тех, кому самолет предназначался и попросила высказать свое мнение о проекте. А заключение было сделано такое: «Это все равно, что собрать комиссию, чтобы проверить, не получилась ли у вас лошадь вместо верблюда».

Первый в мире сверхзвуковой пассажирский лайнер — Ту-144. На высоте 16300 метров он развивал скорость 2150 км/час. Опробованная в регулярных полетах с почтой и грузами, машина начала выполнять пассажирские рейсы. К сожалению, через 102 успешных полета линию закрыли. Не по карману оказалось нам такое удовольствие.

Птицы представляют немалую опасность летательным аппаратам. Поэтому существует такое экзотическое испытание — по летящему самолету стреляют двухкилограммовыми куриными тушками из пневматической пушки. И смотрят — держит ли машина удар?

Почти пятьдесят лет назад (в 1952 г.) начались регулярные полеты между Европой и Северной Америкой через Северный полюс. А давно ли, кажется, были совершены первые шаги в высокие широты.

Самолет впервые получил убирающееся шасси в 1920 году.

Многие считают самым знаменитым пассажирским самолетом «Дуглас» — ДС-3. Пожалуй, для такого мнения имеются веские основания: некоторые образцы этой машины находились В эксплуатации пятьдесят шесть лет, считая со времени первого полета прототипа.

В свое время Михаил Ефимов был вынужден уплатить 100 франков штрафа. За что? Это случилось в 1910 году, когда Ефимов впутал в струю своей машины самолет А. Роулинсона и тот завалился в море. К счастью, все обошлось штрафом.

Парашютные прыжки начались 200 с лишним лет назад, когда 22 октября 1797 г. Гарнерен покинул корзину воздушного шара на высоте 600 метров и благополучно приземлился под шелковым куполом. А 23 августа 1986 года его примеру последовала Сильвия Бретт, хотя ей исполнилось к тому времени 80 лет и 166 дней.

«Я летал на самолете «Максим Горький» незадолго до его гибели… еще больше, чем техническим совершенством самолета, я восхищался молодым экипажем и тем порывом, который был общим для всех людей». Антуан де Сент-Экзюпери.

* * *

На востоке нас кормили главным образом рисом — в завтрак, в обед, в ужин. Рис был шикарный — крупный, белый, можно сказать королевский был рис, но… три раза в день и так неделя за неделей… Попробуйте быстро-быстро произнести рис, рис, рис, рис… Что получилось? Вот то-то! Когда мы наконец попали в Харьков и на нищенском рынке военного времени обнаружили бабушку, торговавшую мочеными яблокам, мы съели всю цибарку, что называется, не отходя от кассы.

— Или вы с тюрьмы, — поинтересовалась бабуля, — где ж вы так оголодали, сердечные?

Думаю она не поверила, что перед ней звено летчиков-истребителей — мы очень обтрепались и засалились в эшелоне — и милостиво разрешила нам допить рассол бесплатно.

* * *

И еще про Харьков. Приехали. Эшелон остановился в пригороде бывшей столицы Украины. Первое, что запечатлелось, дома напоминали помесь обычных построек и католических соборов — дымовые трубы, словно трубы органов, тянулись до самых крыш. Люди согревались, как могли. Замечаем на рельсах ребенка. Девочка лет шести копошится на путях, собирает кусочки угля. Потом узнали — зовут Алла, мама на работе. Спрашиваем:

— А ты не боишься, Аллочка, здесь поезда ходят?

— Я смотрю, — с вздохом отвечает ребенок, — больше некому…

— Хозяйственный наш Васька тащит из вагона кусок хлеба, щедро намазанный маслом и посыпанный сахарным песком.

— Держи, Алла, кушай.

— Спасибо, — ели слышно отвечает девочка и… не ест. Мы отворачиваемся, чтобы не смущать ее. Нет, не ест и вдруг спрашивает:

— А это не стравливает? — и показывает замурзанным пальчиком на сахар.

— Слова сахар она не знала, но ей было известно, что оккупанты уничтожали детей, например, мазанут синильной кислотой по губам, и нет человечка. Это тоже лицо войны, о которой я не люблю вспоминать.

* * *

Он был известным героем Испании. О нем рассказывали легенды. Чего одно его прозвище стоило — Генерал Застрелю! Как-то выведенный из терпения перебоями в двигателе, он тряс механика и орал на все летное поле: «Застрелю, сука! Что с мотором?»

Когда я увидел его на аэродроме, не сразу узнал: он растолстел, сильно обрюзг, но летал, судя по слухам, с охотой и задором. И вот картина: механик укладывает парашют в кабину, пыхтя и чертыхаясь сам затискивается в И-16. Командует механику:

— Придави плечо! Сильнее… коленом прижми, блядь… Ну и что — погон? Делай, блядь, как сказал — коленом…

Через пять минут, отдышавшись, он взлетает и показывает нам, необстрелянным, зеленым такой пилотаж, какой рвущимся на войну пацанам может только присниться. Потом он скажет:

— Не хайте ишачка, он постарел, факт, но еще кое-что может! Говорят: дело мастера боится. Да? Не повторяйте эту глупость.

Мастер *дела* не боится.

* * *

Командир полка обратился к строю:

— Нам поставлена задача подготовить одну эскадрилью к ночным полетам. Срок назван, — он усмехнулся, — вчера. — Помолчал и скомандовал: — Кто когда-нибудь и на чем-нибудь летал ночью, два шага вперед.

Никогда и ни на чем я ночью не летал, но все-таки два шага сделал. А там, — подумал, — видно будет. И тут же началось чудо:

— Бери По-2, слетай на разведку погоды. И поторапливайся: скоро темнеть начнет.

Кружа над аэродром, я не сразу заметил, как начали проглядываться звезды. Бледные, вроде включенные в четверть накала, они медленно занимали весь небосвод. В воздухе накапливалась дымка, горизонт менял окраску, краснел… Поглядел вниз — на летном поле готовили ночной старт. Минут через двадцать я пошел было на снижение, но меня угнали на второй круг: по взлетной полосе волокли прожектора, машина со стартовым имуществом ползла следом. И тут мне пришла прекрасная мысль — проболтаюсь в воздухе еще минут с тридцать и на вопрос, а летал ли ты ночью, я смогу ответить честным — да!

Очарование ночи оказалось притягательным, оно брало в полон, не очень-то понимая, что со мной происходит, я праздновал! Вот угас накал горизонта, только что светившийся темно-красным тревожным цветом, горизонт стал почти черным; звезды над головой разгорелись в полный накал и принялись мне подмигивать… тут обнаружилось — показания приборов в кабине перестали читаться, пришлось включить ультрафиолетовую подсветку. Началась настоящая ночь, она нашептывала мне какие-то важные мысли, какие точно, не скажу, но определенно важные!

Приземлился я при подсветке прожектора, записав в летную книжку первые пятьдесят минут ночного налета. По-2 не МиГ, и я понимал это, но начало было положено. Так мой путь к ночным полетам на Яках, МиГах и прочих серьезных летательных аппаратах сократился, по крайней мере, на два года.

* * *

Еще не став летчиком-испытателем, а только начав приближение к этому миру избранников, я услыхал историю, в которую не знал, верить или нет.

Молодой испытатель облетывал первую машину серии и доложил: «Плохо отрывается от земли, вроде не достает мощности…» Мотор гоняли и так и этак, проверяли всеми доступными средствами, но ничего не обнаружили. Полетел старший испытатель. Еле-еле оторвался и тоже доложил — мощности на взлете не хватает. Тогда на аэродром приехал самый главный испытатель. Лететь он не спешил, все прохаживался вокруг машины, разглядывал ероплан и, наконец, высказался:

— Ну-ка, ну-ка, ну-ка, а не коротковаты ли у нее крылышки? Вызвали контрольного мастера:

— Обмерял машину?

— Что за вопрос, конечно, — и помахал складным метром, своим первым подручным инструментом.

— Ну-ка, ну-ка, ну-ка! Дай сюда! — Потребовал самый главный испытатель. — Глядите! В этом метре не хватает одного звена, а минус десять сантиметров на каждую плоскость — не пустяк…

Сказка ложь, как говорится, да не упрек, добру молодцу — урок.

* * *

Кто придумал это звание — Щит Героя, имея в виду ведомых, не знаю, но помню на войне оно имело широкое хождение и произносилось в разных тональностях — от поощрительно-хвалебной до издевательски уничижительной. Однажды мой ведомый сказал: «О герое молчу, а щит — это точно я». И он запросился к другому ведущему: то было его право. Что еще? Строго говоря — ничего; могу только доложить — я все еще жив и, вероятно, это главный довод в мою пользу.

* * *

Обыкновенно в летных школах на второй год никого не оставляли. Но тут случай был особый, прямо скажу, более чем необыкновенный. Сперва начальник нашей школы получил письмо: «Очень прошу, если только вы найдете возможным, зачислить курсантом тов…швили». И подпись — И. Сталин.

Надо ли говорить, возможность нашлась, и вскоре прибыл

сам…швили. Он был строен, красив и феноменально безграмотен, как сам говорил: «Образование у нас с братом четыре класса на двоих». Рассказал, как отважился написать отцу народов, слезно умолял его помогите поступить в летную школу и клятвенно заверял, что готов заменить Чкалова.

В эскадрилье…швили прижился без труда, азы летной подготовки схватывал с легкостью. Правда, на теоретических зачетах случился прокол. На вопрос, какие атаки ему известны, он ответил: «Атаки бывают лобовые и под хвост». Что такое угол атаки? «Эсли — сбоку, от девяносто градусов, эсли под хвост, — без градусов, ноль…»

Рядили, гадали, что с ним делать? И оставили на второй год. До середины сорок третьего года я о нем ничего не слыхал. А тут случилось приземлиться в Шонгуе, смотрю на летном поле стоит ТБ-3. Подхожу и напарываюсь на…швили.

— Что ты тут делаешь?

— На этой гробине вторым лэтаю… А ты?

— Я — на «Лавочкиных».

— Счастливый! Мэня с истребителей турнули. Кадушку крутнул, низковато… за кусты чуть-чуть зацэпил… И вот…

Обратился ли снова к отцу народов за помощью, не знаю, говорил — собирается, но боится.

* * *

Скажу нам так: от любви одни неприятности! Закрутил с шикарной блондинкой, сперва не знал, что она дамочка замужняя… но все шло лучше не надо — и внешность подходящая, и фигура соответственная, а техника пилотирования так вообще на пять с плюсом. И вдруг — финиш! Отмашку она делает: убываю к мужу, не поминай лихом, называет, каким поездом едет, словом, — все.

Тот поезд я остановил. Трех лобовых атак машинист не выдержал, тормознул.

Обидно было — бросила, но что делать? Все — так все. Однако оказалось не все на этом. Месяца через полтора меня к командующему затребовали. Оказалось он в том же поезде в отпуск ехал и засек мою голубую шестерку.

— Зачем на поезд пикировал? Для чего остановил состав?

— Прощался…

— С кем?

— Этого, товарищ командующий, я вам ни за что не скажу…

— Она замужняя?

— Как вы догадались?

— Повезло тебе дураку, сам грешный, понимаю, и чтоб больше я о тебе не слышал.

* * *

В авиации очень ко двору пришелся такой взгляд на политработников: чем комиссар отличается от замполита?

Комиссар говорит:

— Делай, как я.

Замполит говорит:

— Делай, как я *говорю!*

* * *

С Игорем Эрлихом мы дружили долго и тесно. Однажды, помню, разошлись во мнениях по поводу воспитания детей. Он как отрубил тогда: «Давай обсуждать то, что нас объединяет, а не то, что разводит». Известный авиационный конструктор в чем-то он оставался сущим ребенком. Прихожу к Игорю и вижу, как он с увлечением пуляет из детского пистолетика палочками с присосками. И радуется: система работает безотказно. «Ты понимаешь, какая богатая идея! Мы поставим присоски на корабельный вариант палубного вертолета. И колес не надо! И надежнее, особенно при качке».

* * *

Об этом, мужики, стоит подумать: Адольф Целестин Пегу был сбит 13 июня пятнадцатого года, когда ему было двадцать шесть лет, а он уже успел полетать испытателем у Луи Блерио, не раз удивлял французов дерзким пилотажем, 19 августа тринадцатого года первым в порядке испытания выбросился из совершенно исправного самолета с парашютом. Несколько позже, оказался в Москве и публично обнимал в Политехническом институте Петра Николаевича Нестерова, признавая его приоритет в исполнении мертвой петли. СМИ, как теперь говорят, успели на весь мир раззвонить, будто первую петлю в небе завязал он, Пегу, расширив таким образом возможности военной авиации, набиравшей темп в предвидении боевых столкновений.

* * *

— Ты сколько лет уже пролетал?

— Десять, если считать с училищем.

— Подходяще, теперь скажи, чему за это время тебя научил самолет?

— Как это — самолет?

— Очень просто! Когда я завис в верхней точки петли, мне в морду насыпался, пожалуй, килограмм песка и мусора, я на всю жизнь был научен — не усаживайся в кабину, не вытерев ноги и не осмотрев как следует пола.

— Ну-у, если в таком смысле, то чему-то я тоже, наверное, научился. Но так сразу не отвечу, надо сначала подумать…

— Правильно, подумать надо, подумать никогда не мешает. Вот вообрази, жена не устает меня подковыривать — и что ты вилки, ложки по ранжиру в буфете раскладываешь, на кой черт шмотки в определенном и обязательно постоянном порядке развешиваешь, как не надоест! А это во мне, между прочим, не от старшинской дрессировки идет, а от почтения к самолетной кабине. Именно! В полете, особенно ночью, не дело искать нашаривать понадобившийся тебе в данный момент тумблер или рычаг, или кнопку. Руки должны сами «видеть» и не промахиваться. И этому меня машина научила.

— Все ты, наверное, правильно говоришь, только получается вроде в твоем представлении машина живое существо — научить может, помочь, рассказать…

— Иронизируешь? А зря! Учат не только слова, не только занудные инструкции, рассчитанные на среднестатистического пилотягу с сырым фитилем, учит опыт, приобретаемый в непосредственном общении…

— Это конечно, кто ж тут спорить станет.

— Когда я первый раз в жизни взлетел, а через шесть минут сел на бетонированную полосу, я от моего ероплана научился держать направление на пробеге убедительнее, чем из всех инструкции и панических предупреждений — утратишь бдительность, зевнешь, упустишь мгновение и самолет будет бит. А ероплан дал понять — держи меня двойными движениями: дал ножку и сразу ополовинил, и еще дал и опять ополовинил. Понял в каком смысле я тебя спросил, чему ты от самолета научился? Намотай на ус, еще пригодится…

* * *

Война закончилась, но еще раздавали ордена и медали, кое-кому вручали с запозданием звездочки на погоны. Бедовой летчице, отлетавшей всю войну на ночных «бомбардировщиках» По2, погоны майора пожелал вручить сам главнокомандующий, при этом он сказал:

— Поздравляй, майор, и надеюсь вскоре увидеть вас подполковником.

— Служу Советскому Союзу, — ответствовала свежеиспеченная майор. — По мирному времени предпочла бы быть под генералом, товарищ Главный Маршал авиации.

* * *

Той весной пришел к нам новый командир корабля. Что сказать о нем? Мужик как мужик. Летал нормально, с нами обращался то же нормально, но видок у него был — не дай бог. Поглядишь на него и кажется, будто пожевали человека, в чем-то вываляли, да еще и ботинки не чищенные… Вот мы и решили его малость «повоспитывать». В промежуточном порчу была у нас ночевка. Когда командир заснул, стащили его брюки и одну штанину нагладили до того, будто и не складка на ней образовалась, а бритвенное лезвие. Ну, и ждем утра.

Нашу заботу он сразу обнаружил, как только начал одеваться, и отреагировал моментально — сдернул штаны и с остервенением принялся их мять и тискать, скручивать и комкать. Все это — молчком, но со страстью необыкновенной…

Вот такой был человек. А летал, каждому бы так летать!

* * *

Иду мимо столовой. Случайно сквозь окно заметил Лешку. Вижу, этот заводила и мастер всяких розыгрышей около нашего накрытого стола трется. А до обеда оставалось еще с полчаса. Сразу подумал — не просто так он там околачивается, решил понаблюдать. И увидел, как он в мой компот перец, соль вытряхивает и посмеивается, гад. Ну, ладно, — решил я… И перед самым началом обеда аккуратненько произвел роккировочку — мой стакан переставил к его прибору, а его — к своему.

Пищу я принимал не торопясь. А Лешке, видать было, не терпелось с обедом покончить. Спешил, шакал. Ну и доспешился, как компотика хватанул, так у него глаза на лоб… Правильно: «не рой другому яму…» Как дальше, сами знаете.

* * *

Назову его совершенно условно майор Кашин. Когда в полк прибыл на пополнение Ленька Шварц, Кашин приказал командиру эскадрильи подготовить документы и перевести Шварца на штурмовики. Для Кашина, летчика сильнейшего и осмотрительного, такое решение показалось несколько странным, и командир эскадрильи, служивший у него под рукой с самого начала войны, спросил:

— А почему? Парень только что с отличием закончил курсы командиров звеньев, характеристики у него самые положительные…

— Не разводи демагогию, небось не хуже моего знаешь — от жидов в истребительной авиации толку не бывает.

Командир эскадрилий ничего писать не стал, а на следующий день с самого раннего утречка выпустил Шварца в самостоятельный полет.

— Тысяча метров над центром аэродрома. Покажи пилотаж. Не зарывайся только. Понял?

Разбуженный воем «Лавочкина», энергично кувыркавшегося в воздухе, Кашин примчался на летное поле и учинил разнос командиру эскадрильи.

— Если этот твой красавец побьет машину на посадке — под трибунал пойдет, а тебя сгоню на штурмовики; если он скозлит, — его на штурмовики, а тебя — в замы…

— А если — нет?

— Что — нет?

— Если нормально сядет? — Не без ехидства спросил командир эскадрилий.

— Не должно этого быть.

Много лет спустя мне рассказывал Ленька, как он встретил Кашина, кажется, во Львове.

— Сидим в ресторане, позвали метрдотеля. Подходит. Во фраке, седой, вполне импозантный. Я даже не сразу сообразил — Кашин! Замечаю — узнал он меня, но воротит морду.

— Метр, присмотрите за вашими, пусть поворачиваются быстрее, говорю ему, — у меня через час вылет. Вы знаете, что такое полетный план, надеюсь?

* * *

И-5 был самолетом с норовом, мог на разбеге свободно развернуться на полных 180 и взлететь в направлении,

противоположном предполагаемому. Поэтому нас, начинающих истребителей, усиленно тренировали на специально подготовленных рулежных машинах. Часть обшивки с этих отслуживших свой век ероплановбыла снята, сектор газ снабжен упором… И вот заканчиваются полеты, мы шагаем к грузовику, инструктора улетают на главный аэродром, и тут выясняется один из наших учителей почему-то не улетел. С нами он тоже ехать вроде не собирается. Потом выяснилось — начальник отстранил его от полетов. За что? Да кто ж его знает, на то он и начальник. Приехали мы на главный аэродром, слышим кто-то летит вроде. И правда, на посадку заходит рулежная машина. К плоскостям у нее кое-как прикреплена фанера, скорее всего содранная с сортирной будки, а в кабине тот самый наказанный инструктор. Фамилию его называть не буду, а первые слова, что он произнес, зарулив свою гробину на линейку, процитирую:

— У меня тоже характер есть!

* * *

Был ли Маршал Советского Союза Тимошенко сам лично крохобором, не могу знать, но когда он лишил нас всех, выпускавшихся из летных школ перед войной, командирских званий и приказал летчикам быть сержантами, его холуи тут же позаботились — синюю парадную форму, предмет гордости авиаторов, отобрать, хотя форма была уже сшита по индивидуальным меркам и тщательно подогнана:, мало того — зажали и жалкие рубли, что удерживали из курсантского содержания, якобы на офицерские плащи, и выпустили нас в свободный полет в хббу — хлоп-чато-бумажном бывшем в употреблении, обмундировании. Вот такой нахальный обман имел место.

Половину нашего выпуска отправили в Забайкалье. Приехали и в тот же день видим — пятеро орлов вырядились в парадное офицерское обмундирование.

Видим и глазам своим не верим.

— Ребята, как это вы сумели?

— Очень просто, когда в последнем карауле стояли, грабанули маленько склад МТО — материально-технического обеспечения. Конечно, воровать плохо, а разве обманывать лучше?

* * *

Замечено, хотя научно не объяснено, как начинаются неприятности, так почему-то идут полосой. Начали мы усиленно осваивать полеты в сложняке, и пошли отказы авиагоризонтов. Полосой пошли! Как водится в таких случаях, совещания за совещанием собирают, метод советы проводят, словом раскручиваются мероприятия по сокращению предпосылок к чрезвычайным происшествиям.

Поднимается инженер со своего места и предлагает как временную меру, установить дублирующий авиагоризонт, местечко на приборной доске найти трудно, но он может!..

А как, по вашему, летчик узнает, какой из двух авиагоризонтов врет, а какой говорит правду? Может три авиагоризонта поставить, и решать задачу простым большинством голосов? — Вопрос этот задал Лавочкин, Семен Алексеевич умел задавать вопросы!

* * *

Дважды в жизни меня наказывала высота. Первый раз по собственной дури. Молодой был, глупый и решил определить свой, так сказать, персональный потолок. Полез вверх, не включая подачу кислорода на маску. Лезу и радуюсь, во как пру — уже шесть тысяч метров! и вроде ничего, только зевается что-то и в ушах как-то не совсем, а потом открываю глаза и обнаруживаю — машина валится к земле, на высотомере четыре тысячи метров осталось. В тот раз обошлось, отделался, как говорят, легким испугом.

Спустя много лет, в групповом полете на высоте близкой к потолку, на МиГе у меня лопнул герметизационный шланг фонаря. В себя я пришел в положении — на спине, земля рядом, связи нет. «Могло и хуже кончиться», — подумал я в тот момент. А что оглох и двигателя не слышу, даже не сообразил. И только зарулив на стоянку, увидел, как механик беззвучно шевелит губами, а я ну ничегошеньки не слышу, напугался капитально. Месяц меня ремонтировали в госпитале. Починили, к сожалению, не совсем, так что я точно знаю — с высотой осторожно обращаться надо.

* * *

Мы едва начали выруливать из укрытий, как полеты почему-то отменили. Летный день был сорван. И какой день! Светло-голубой, прозрачный, схваченный легким предвесенним морозцем. Со стоянки я, грешник, отправился не в класс, где

предполагалось спешно организовать занятия по воздушной стрельбе, а прямо в противоположную сторону — к лесу. Идти было трудно, мешало пудовое летное обмундирование, глубокий снег, а еще солнышко пригревавшее, несмотря на минусовую температуру. Куда я шел, не знаю, от чего уходил — могу сказать: от бесконечного повторения пройденного, от армейской рутины, от обрыдшей казарменной обстановки. Ушел я совсем не далеко: откуда-то подлетевшие птицы — штук пять ворон и сколько-то сорок — вдруг закувыркались над головой. Сперва я остановился, понаблюдал за происходившим, а когда понял — они ведут ожесточенный воздушный бой, лег на спину, опустил фильтровые очки на глаза и решил — а эта драка может, пожалуй, научит не хуже, чем наш занудный начальник воздушно-стрелковой службы.

Атаковали вороны. На вертикальном маневре они имели громадное преимущество и сознавали это. Правда, и сороки были не дуры, они лихо выходили из под ударов обалденными глубокими виражами. Мне показалось, сороки чего-то ожидают. И я не ошибся. С большим превышением к ним подлетело подкрепление и численное преимущество перешло к сорокам: вороны, уходя вверх, теряли скорость и тут их било сорочье подкрепление. Они, вороны, рванули было к земле, они классно пикировали, но и здесь их ожидал третий эшелон сорок.

А небо было синее-синее. И кажется, в тот день я понял главный закон истребителя, так блестяще сформулированный позже Покрышкиным — хозяин высоты — хозяин боя.

* * *

Страшное дело, ребята, как подумаю — я же по девятому десятку пошел! Вот вы на меня глядите и ручаюсь, не верите — этот старый гриб командиром эскадрилий был, на войне отличался, да не может того быть! Я и сам иногда в сомнение впадаю — летал? Штурмовиком значился? Триста семнадцать боевых вылетов отгрохал? И документы в порядке. Правда, самому странно. И встретиться с вами я знаете почему согласился, вовсе не похваляться победами своими и нашими общими, не поделиться опытом — какой мой опыт может вам сгодится?

Но одну вещь хочу вам передать, может сообщить просто, а уж как вы ее употребите, — ваша забота. Так вот, летал я на Ил-2, слыхали небось. Черная смерть немцы его называли… Так наши газеты любили писать. И не уставали объяснять на каждом шагу какой это золотой самолет был. Сам я тоже считал — лучше

машины не может существовать. И вообще, разве кто-нибудь в состоянии создать ероплан, что с нашим советским потягается? Верил. И людям так говорил, пока уже после войны совершенно случайно, можно сказать, на американском бомбере не слетал. Батюшки светы! Да тот бомбер, против моего горбатого — это такое прозвание Ил-2 — одним пальчиком пилотировать можно было. И то был мне урок. Не хвались, не верь глупой болтовне. Замечаю, в последнее время опять старые нотки зазвучали: мы первые, мы самые-самые, да никому с нами не сравниться… Не надо, ребята, вот чего я хотел вам сказать.

Ваша профессия, я так скажу, гордая профессия! И не унижайте ее пустым трепом. Делом себя оказывайте, чтобы люди в восторг от вас приходили, а сами помалкивайте.

* * *

Факт совершенно подлинный, занесенный в историю войны — *она* сбила его в дымном сталинградском небе. Спасаясь он выбросился из горящей машины с парашютом и очутился в плену. В штабе авиационного соединения были немало удивлены его седым вискам, тяжелым погонам и роскошному орденскому иконостасу на груди. Держался он надменно и потребовал, чтобы ему предъявили пилота, сумевшего поджечь его мессершмитт. В противном случае, предупредил этот самоуверенный наследник Рихтгофена, он с русскими вообще разговаривать не станет.

Дальше начинается легенда, знающая несколько редакций, но в любом варианте, делающая, на мой взгляд, честь авиации — и той, и другой, а в еще большей степени — девушке, гвардии лейтенанту.

Ее вызвали в штаб и представили сбитому немцу. Едва взглянув на нее, он возмутился — обман! Насмешка!! Эта пигалица… меня?!.

Комдив сказал ей, сдерживая усмешку:

— А ну-ка покажи ему на ладошках, как дело было. Поймет!

Она показала. И он действительно понял.

Поняв, стал поспешно стаскивать с руки шикарные золотые часы на золотом браслете. Протягивая ей, сказал:

— Ваше мастерство, фройлен, ваша отвага заслуживают награды. Примите в память о честной победе в честном бою.

Она растерялась — брать, не брать… От врага… Комдив отвернулся, комиссар поглядывал неодобрительно.

— Ну, решение! — велела она себе. — Быстро!

Приняла награду из чужих рук, не разглядывая, сунула в

карман и застучала коготком указательного пальца по своим штурманским часам. С трудом склеивая немецкие слова, объяснила:

— Дизе их кан пихт шенкен… эти не могу подарить… дизе зинд нормаусрюстунг… эти табельное имущество… Вот примите на память — и в руке у нее блеснул золотенький цилиндрик губной помады. Помада в сталинградские дни для женщин, желавших оставаться и на войне женщинами, была дороже золота и в табельное имущество не входила. Понял ли он это? Да кто ж знает…

* * *

Политначальничек со старшиной проверял курсантские тумбочки. Время — предвоенное. И обнаружил среди моего личного имущества немецко-русский словарь, пару книг не наших и какие-то записи на незнакомом ему языке. Меня на ковер. Велено объяснить — что это такое? Отвечаю: выполняю приказ товарища Сталина…

— Что-о-о? Какой такой приказ?

— Изучать вероятного противника… — И отстали.

Между прочим

Правила для воздухоплавателей были выработаны у нас в 1910 году. На любой полет требовалось полицейское разрешение. Депутат Думы Маклаков (левый) по этому поводу: «В то время, как все страны полетели на аэропланах… у нас… еще ни один человек не летает, а уже полицейские правила против употребления аэропланов изданы».

В ответ Марков-2-ой (правый): «Напрасно член Думы возмущается… прежде чем пустить людей летать, надо научить летать за ними полицейских…»

Сверхвезенье! В ночь с 6 на 7 июля 1915 года младший лейтенант Р. А. Дж. Варнфорд пролетел над дирижаблем LZ-37 с превышением в 40–50 метров и сбросил на него весь запас — шесть штук — девятикилограммовых бомб. Последняя попала в цель: дирижабль взорвался. Вот это и есть — сверхвезенье!

Александр Сергеевич Москалев не располагал сколько-нибудь определенной финансовой и производственной базой и тем не менее за десять лет сумел выпустить свыше двадцати самолетов — машин в значительной части экспериментальных, во многих отношениях новаторских, на некоторых были установлены рекорды; эти машины участвовали в больших перелетах.

Трудно себе представить беспедальное управление самолета. А было! Летчик Горжану сконструировал ручку, на которой красовался шгурнал, состоявший из двух «полубаранок». Левый сектор управлял элеронами, правый — рулем поворота. В воздухе управление действопало безотказно, но оставалось непонятным — к чему все эти ухищрения, если в конечном итоге они не дают никаких преимуществ перед обычным управлением? И идея, можно сказать, завяла, не оправдав себя.

Авиация подвергается регулярным атакам моды. Так, в середине тридцатых с легкой руки француза Анри Минье началось увлечение «небесными блохами» — «малокалиберными» самолетами, упрощенными до предела. Не обошло такое поветрие и России. На конкурс тридцать шестого года поступили 35 проектов, многие были уже построены, некоторые совсем неплохо летали. Потом мода прошла, как любая мода.

* * *

И-16 — истребитель Николая Поликарпова выпускался более чем в двадцати модификациях, и это, я думаю, кое о чем говорит само за себя.

* * *

На аэродроме ждали очень, ну очень высокое начальство. Были намечены смотрины новому самолету, на который возлагались колоссальные надежды. Создатели машины успели уже раззвонить — наша новая конструкция, иначе не назвать, —

верх мыслимого совершенства. Правда, летчики и инженеры, испытывавшие аппарат были не столь блистательного мнения о самолете, но считали его перспективным.

И вот высокое начальство прибыло на летное поле, вот оно приближается к разрекламированному самолету и видит — вся конструкция, как новогодняя елка, увешана аккуратными бирками. Бирка указывает — вот тут такой дефект, а тут — этакий. Общим счетом бирок оказывается не меньше сотни. Естественно, немая сцена.

А самый, самый главный начальник, не повышая голоса, приказывает:

— Каждую бирку, по мере устранения дефекта, — на мой стол! Когда снимите все, приеду снова, поговорим серьезно. — И обращаясь к уважаемым создателям ероплана: Однако хороши вы, трепачи…

* * *

Представление о перегрузке у меня, разумеется, правда, основывалось больше на описании летчика-испытателя Коллинза. В своей книжке он рассказал, что при 9g чувствовал себя так, будто черт вытащил из него глаза, поиграл ими и вставил обратно. Акселерометр же я видел только на картинке, связать воедино показания этого прибора и ощущение летчика никак не мог. И вот получаю задание: четыре пикирования с выводом не ниже тысячи пятисот метров при перегрузке 4,5g.

Набрав три тысячи метров, вхожу в пикирование с углом градусов шестьдесят, выжидаю сколько-то времени и энергично тяну ручку на себя. Когда темнота в глазах рассеивается, вижу: на шкале акселерометра 4,1. Не добрал малость. Досадно. Пикирую снова, уголок увеличил, ручку тяну резвее и… 4,1. Что за черт! Валюсь в отвесном пикировании к земле, рву ручку двумя руками. С трудом прихожу в себя а на акселерометре все равно — 4,1.

С позором, не выполнив задания, приземляюсь. Уши заложены, настроение — хуже не придумать.

— Что же ты, балбес, не сообразил, — спрашивает командир отряда, — акселерометр не в порядке? Со второй попытки должен был допереть.

Теперь я знаю, что такое 4g и 5g и 7g и даже 9. И прибор не очень нужен, отличу задницей. Но не все дается сразу.

* * *

Увлекательное занятие — листать авиационную энциклопедию, но вот что повергает в шок — чуть не на каждой третьей странице напарываешься на стандартную фразу: «Был необоснованно репрессирован, реабилитирован посмертно» или в лучшем варианте — «Был необоснованно репрессирован, находясь в заключении, работал в ЦКБ НКВД» — то есть в тюремном конструкторском бюро.

Приведу один единственный персональный пример из множества:

Роберт Людовигович (Роберто Орос) Бартини (1897–1974)… в 1921 году стал членом образовавшейся тогда Итальянской компартии… В 1923 году после установления фашистского режима решением ЦК ИКП был нелегально отправлен в СССР, как авиационный инженер… с 1930 года начальник отдела НИИ ГВФ, главный конструктор. Создал дальний арктический разведчик (ДАР), самолеты «Сталь-6», на котором был установлен мировой рекорд скорости, «Сталь-7». Все его работы отличались новизной и инженерным дерзанием… С 1937 по 1947 провел в заключении. Реабилитирован лишь в 1956. Награжден орденом Ленина, Октябрьской революции, медалями.

Пример этот многое, я думаю, проясняет — если у нас сегодня есть все-таки авиация, это потому, что люди, подобные Бартини, жили и работали вопреки системе, уничтожавшей их, но оказавшейся неспособной победить интеллект, преданность небу, духовную связь с авиацией — частью великой культуры, а не просто видом вооруженных сил или еще одним средством транспорта.

* * *

Волею непредвиденных обстоятельств попалось мне немецкое архивное издание 1942 года, подробно перечислявшее 464 имени самых результативных германских летчиков первой мировой войны. Сама идея показалась заслуживающей внимания, в чем-то соответствовала нашему — «никто не забыт, ничто не забыто». Каждому герою отводилась ровно страничка, плотно заполненная текстом и страничка, занятая рисованным портретом, к слову, исполненным бездарно.

Читая историю за историей, я вдруг подумал — как же по-бухгалтерски звучит написанное: родился, учился, служил, сбил или отбомбил… даты, цифры. Новое имя и опять: родился… учился… служил… Странное совпадение: и мы педалируем на число сбитых самолетов противника, будто оно — универсальный

показатель доблести. Сбитый самолет, даже всего один, убедительное свидетельство твоего превосходства над врагом, но единственное ли?

А сколько раз летчики, рискуя жизнью, вывозили подбитых товарищей с территории противника, случалось на *одноместном* истребителе с тесной кабиной. Штурмовик забрал *два* экипажа за раз — стрелки сели на стойки шасси, летчики втиснулись в кабину радиста… Но и этого мало — угоняли машины противника, взлетая у него под носом. В воздушных боях понятие «я» отступало перед — «мы». Не знаковые ли это явления, величайшей воспитательной силы и сегодня? Почему-то в отечественной нашей практике все больше рекламировались тараны, превозносилась жертвенность, особым внимание пользовались летавшие инвалиды — потерявшие ноги, утратившие глаз. А тех, кто израненный долетал до дому, приземлялся и умирал в конце пробега, не покинув кабины, упоминали как-то вскользь… Правда, странно, но было, увы, именно так.

* * *

Представь, иду с севера на старом-старом Ли-2. На борту, кроме экипажа, восемь ученых дам. Правда, ученых. Они брали пробы воздуха, что-то замеряли на разных высотах и должны, опираясь на факты, дать заключение насколько опасно жить в тех районах, где мы сегодня побывали.

Меня, впрочем, тревожит совсем другое — где садиться? Аэродромы закрывают туманы, а там, где туманов нет, слепые метели. Видимость — ноль. И горючего остается не так уж много…

Командир корабля должен принять решение. Должен — понятно, для этого я и нахожусь на борту. Только не так оно просто, особенно, если земля подсказала: ничего не откроется, выработав горючее, покидайте борт с парашютами. Парашюты у нас действительно есть, благо полет считается экспериментальным и проводится в условиях повышенного риска. Но! Восемь дам, хоть и не в туфельках на каблуках-шпильках, но в экипировке вовсе не подходящей для крайнего севера. Да и не парашютистки мои дамы.

Мои? Пожалуй так, раз их судьба исключительно в моих руках.

А горючего делается все меньше.

Запрашиваю военный аэродром. Закрыт — отвечает земля. Ни

высоты, ни видимости. Что делать? Иду на откровенный шантаж, будь, что будет. Передаю: я все равно буду приземляться у вас, включите радиосредства, иначе вас совесть после катастрофы замучает, которая вполне вероятно случится через двадцать семь минут.

Снижаюсь. Сплошная муть кругом. Ну вот, включили привода. И локатор подсказал — подверни вправо, скорость держи расчетную, можно чуть меньше. Дальний привод прошел. Слышу ближний. Высоты остается с гулькин нос… Не знаю как — сел. И не мог рулить по летному полю целый час, машина сопровождения заблудилась, и не отважилась двигаться вслепую, чтобы не напороться на мою машину. И такое было. А мораль? Нет ничего важнее в нашем деле, чем принять решение, во-первых, и во-вторых, не дергаться, не суетиться, всеми силами души помогать себе. Решил — выполняй, и выполнишь!

* * *

— …учти, мой отец еще с Чкаловым летал… И тут в тишину врывается мальчишеский, звонкий, словно колокольчик, голосок:

— Чкалов? Кто? Ты сказал Чкалов, деда, да… — в этот момент поезд набирает скорость и вагонный грохот не дает услышать, чем заканчивается разговор. Жаль.

А мысль о том мальчике из метро точит: что же с нами случилось, если молодые спрашивают, кто такой Чкалов, пожалуй, так скоро и о Гагарине забудут? Кого винить? Не их, потенциальных брокеров, менеджеров, килеров — новых героев эпохи! Иваны, не помнящие родства, — не они, а мы, и среди многих прочих авиаторы тоже, что особенно горько: ведь поколение летавших во времена Чкалова тем и отличалось ото всех людей, что было накрепко связано, уж извините за возвышенное словечко, узами воздушного братства. Тогда не очень-то говорили об этом, но каждый причастный знал — небо делает человека лучше, честнее, бескомпромисснее. На ближних подступах к стратосфере несклочничают, не строчат доносов, не подставляют своего ведущего под чужой огонь.

* * *

Общаться с немцами, спустя годы после войны, когда они перестали с ужасом реагировать на наши погоны и уже не спешили объявлять: Гитлер капут… я не немец, я — австриец,

полагая таким образом дистанцироваться от фашистского прошлого страны, было не только любопытно, но и поучительно. Вспоминая такой разговор:

— Ты — летчик?

— И я — летчик.

— На чем летал?

— Ла-5, Ла-7.

— Ла-фюнф… Ла-зибен! О-о!

— Унд ду?

— Их аух истребитель… — И вроде спохватившись объясняет: ты, то есть, я должен понять, это была судьба — шиксаль, он не выбирал, она его выбрала и сделала истребителем. Понимаешь? Ферштейн?

— Пробую понять.

— Поверь, я говорю правду. Конечно, я стрелял по вашим самолетам, случалось удачно — они горели и падали, но я никогда никого не убивал намеренно…

— Это звучит довольно странно…

— Пойми, я — летчик, летчик, а не палач.

И тут вспомнилось. У ведущего кончился боезапас, он приказал мне добить дымивший Ю-87. Одной очереди хватило. Видел, как машина перешла в беспорядочное падение, как из кабины вывалился летчик, как он раскрыл парашют. Командир велел срубить фрица. Я не сказал — нет, но и стрелять по беспомощно висевшему на стропах немцу не стал. И подумал точно теми же словами, которые услышал только что: я — летчик, а не палач, это другая профессия.

Матерясь во все небо командир рубанул винтом по куполу, но получилось не здорово: стропы намотались на втулку винта и оба рухнули на землю.

Меня долго мучила совесть, грызли сомнения, житья не давала спецслужба: что было, как было, почему?.. Скорее всего и тот военный ужас забылся бы с годами, не случись этой встречи на немецкой земле.

* * *

Перед самой отправкой в Афганистан он заехал попрощаться, и мы так заговорились, что Юре пришлось заночевать у меня. Уже утром, когда оставалось только поручкаться, он вдруг спросил:

— Какие ц.у. будут?

— Не воображай себя до поры Кутузовым, осмотрись сперва. Раз. Слушай, что обстрелянные мужики говорят, не глядя на

погон. Два. Раньше времени не строй из себя героя. Три. Ни пуху тебе, ни пера и пошли меня к черту. Все. Двигай.

Он вернулся через год в генеральских погонах, с седыми висками. И прежде, чем начал рассказывать о пережитом и прожитом, объявил мне благодарность. Я удивился и спросил — за что благодарность?

— На аэродроме меня ждала машина. Шофер, как я потом узнал, мобилизованный из Ташкента, не юноша, на гражданке — таксист. Сел рядом с ним, говорю: «Поехали». А он не едет. Спрашиваю: «В чем дело?» Старшина мне велит сиять фуражку, «или вам, товарищ полковник, надоело жить?» Не вспомни ваших ц.у., я б этого нахала отрегулировал, как полагается. К счастью, вспомнил. Фуражку снял и мы поехали. Дорогой объяснил: «Снайперы у них будь здоров, как стреляют. По кокарде точно бьют, только блеснет в темноте и — имеем груз двести». В часть прибыли благополучно, правда, лобовое стекло нам прострели, в верхний правый угол засадили…

Между прочим

Польский авиаконструктор Ежи Рудлицкий ввел в употребление V-образное хвостовое оперение, типа «бабочки». По идее это освобождало самолет от вертикальных органов управления и должно было улучшить условия стрельбы из задней турели. Наши конструктора «бабочкой» заинтересовались и, испытав ее в полетах, очень скоро разочаровались…

Первые самолеты Александра Яковлева маркировались так: АИР-1, АИР-2 и далее. Долгие годы аббревиатура АИР не расшифровывалась, хотя чего было таить, АИР — Алексей Иванович Рыков, председатель Совета Народных Комиссаров той поры, объявленный позже врагом народа и уничтоженный. Авиационная энциклопедия раскрыла аббревиатуру, но сделала это с достаточно нелепыми реверансами. Сам же Яковлев ответил на мой вопрос весьма четко:

— Чего такого удивительного, когда *такое* время было?

Макс Иммельман погиб в воздушном бою. Через несколько дней на место падения его машины прилетели

англичане и сбросили венок с надписью:

«Памяти лейтенанта Иммельмана, нашего храброго противника от британского военно-воздушного корпуса».

Сегодня о великих перелетах редко вспоминают, а между тем Никки Митчел и Ронда Майлз приняли на самолете М-5 235 участие в облете Земного шара, а наши Халида Макогонова и Наталья Винокурова выполнили свой участок пути на Ан-2.

В первый день «Бури в пустыне» авиация многонациональных сил выполнила 2107 вылетов и потеряла 7 самолетов. Ирак утерял 9 истребителей в воздушных боях и 18 транспортных и пассажирских самолетов в аэропорту Багдада.

Ту-104, Ту-110, Ту-124 — ближайшие родственники: у них общий прототип — знаменитый бомбардировщик Ту-16, габариты этих машин разные, но все компоновочные решения общие.

Джесика Дуброфф была самой юной летчицей мира, когда пытаясь пересечь на своей «Цеспе» всю Америку — от Тихого до Атлантического океанов, — потерпела катастрофу. Ее отца летчика-инструктора только потому не будет мучить совесть, что он погиб вместе с ней. А девочке было только *семь* лет.

* * *

Сегодня редко и неохотно вспоминают о трагедии «Максима Горького», восьмимоторного громадного самолета, и все больше интересуются — было то столкновение Николая Благина, завязавшего петлю на И-5 вокруг крыла гиганта, или… предумышленный таран? Тогда погибли 46 человек, тридцать три пассажира, экипаж и сам виновник катастрофы Николай Благин. Такая направленность человеческого любопытства представляется несколько странной, впрочем, каждому — свое. В биографии этой удивительной машины меня всегда интересовало, прежде всего, да, пожалуй, и больше всего ее начало.

Первый полет на «Максиме Горьком» выполнил Михаил Громов. Это произошло 17 июня 1934 года. Полет продолжался 35

минут. А через день — 19 июня «Максим Горький» торжественно проплыл над Красной площадью, в то время как ликующие массы трудящихся встречали спасенных челюскинцев.

Как могло такое случился? Никогда не поверю, что инициатива исходила от педанта Громова, на Туполева тоже мало похоже… Ведь иначе, как авантюрный, такой полет нельзя назвать: самолет не прошел государственных испытаний, да и вообще, что это за налет 35 минут?

Конечно, все хорошо, что хорошо кончается, и все-таки нет-нет мысль возвращается к тому далекому событию, особенно если газеты сообщают о новой авиационной катастрофе.

* * *

Командир эскадрильи был человеком со странностями. Не могу его ни в чем упрекнуть: летал превосходно и вообще был истребителем, как говорят, от бога, вот только мучил нас постоянными поучениями и самодельными афоризмами. Звучали его мудрости довольно сально, хотя по большей части не были лишены смысла и, наверное, поэтому запоминались. «Всех баб не поимеешь, но стремиться к этому надо, — говорил он и непременно спрашивал, — верно я говорю? И с самолетами надо так — на всех типах не перелетаешь, но стремись!» И еще он нас учил: «Самолеты, как бабы, любят ласковые руки».

Еще из его репертуара: «Не спеши кончать пилотаж, пусть машина сперва вздрогнет… Понимаешь?»

* * *

В метро — двое, с ними мальчик лет двенадцати. На остановке, когда вагон на мгновение прослушивается, один мужчина говорит другому:

— В молодости я не сомневался, ты — летчик, значит должен управляться с любыми колесами — от велосипеда до автомашины. Первый урок автовождения я получил вприглядку, наблюдая, как запускают И-16. Автостартер подъезжал к самолету, останавливался на расстоянии сантиметров 10–15 от носа И-16, механик соединял храповик автостартера с самолетным, отбегал в сторону и кричал: «Запуск!» Тогда шофер приводил в действие свой агрегат и, как только самолетный мотор запускался, отъезжал задним ходом от стоянки.

Случилось, что в момент объявления тревоги шофера на

месте не оказалось. Действуя не слишком осознанно, я влетел в кабину автостартера, проделал, что полагалось, и мой верный ишачок закрутил винтом, набирая обороты. Только тут я сообразил: неправильно включу скорость, чуть дернусь вперед, мой собственный ишачок покрошит меня дурака. Не умеешь — не лезь! Никогда раньше я не испытывал такого липучего страха, как в те ничтожные доли секунды, что отпускал сцепление и плавно прибавлял газ. Сумел. Отъехал благополучно, галопом вернулся в самолет. Правда, парашютные лямки застегивал уже в воздухе.

* * *

Трудно поверить, но и такое было: мы караулили японцев на восточной границе Монголии, большая война шла уже год и, по данным разведки, немцы всячески давили на японцев — пора включаться и вам, недаром же мы объявили на весь мир о создании оси Берлин-Токио. Отдельные полеты над Монголией японцы выполняли, вели, очевидно, разведку, действуя на больших высотах. Увы, на устаревших «ишачках» и тем более «Чайках» нам было их не догнать, если ж мы все-таки скребли высоту, и противник замечал нас, он, кувырнувшись переворотом, пикировал до высоты бреющего полета и преспокойно уходил на свою территорию.

Время шло, мы ждали худшего — ночных массовых налетов бомбардировщиков. И тогда нам, не обученным летать в темноте, объявили приказ в случае чего взлетать по темному, решительно атаковать противника и не делая попытки садиться, покидать И-16 ли, «Чайку» ли с парашютом.

Невероятно, но факт — и такое было. Правда ни одного подобного вылета не случилось, но ждали мы ночной тревоги не меньше года, а политорганы доносили, как успешно им удается сохранять личный состав.

* * *

Когда-то, кажется у Каверина, я прочитал о письме, которое мама прислала своему любимому сыночку-летчику. «Летай, сынок, потише и пониже, береги себя». Тогда в мальчишеские годы я очень веселился по поводу такой рекомендации, а теперь понимаю — мама-то наверняка хотела, как лучше, не представляя себе что это за каторга низкое летание да еще на больших скоростях, а если прибавить волнистый рельеф местности… Но

ничего, мама, тяжело в учении, легко в бою. Знаешь, кто это сказал? Сам Суворов. Но мыто знаем — и в учении тяжелое это дело — брить самые низкие травы, а в бою — и того тяжелее. Но надо, чтобы жить и огорчать наших мам.

* * *

Знаменитым я никогда не был, но двадцать лет числился полярным летчиком, а это кое-чего значило. Доверие нам отпускали в свое время по двойной норме. И конечно, разнообразия в полетах хватало, хотя бы потому, что погода нас сопровождала истерическая — никого не можешь рассчитывать на благополучные условия посадки, всегда ждешь, а что через пять минут будет. Но человек, как показала жизнь, может к чему угодно приспособиться. И сегодня мне вспоминаются не столько ледовые посадки при ограниченной видимости, не столько заполярная экзотика и даже не удивительные цветовые переходы от нежно-розовых, палевых, до густо-красных и почти аспидно-черных, сколько преследующее меня виденье…

В самом начале моей работы я увидел на белейшем и бескрайнем просторе Заполярья, сменяющие друг друга серые одинаковые прямоугольники, вроде впрессованные в чарующую белизну. И не сразу понял, что это? Опросить у ребят постеснялся, а может проинтуичил — про это нельзя спрашивать. Со временем узнал, в большей степени — догадался, чем получил официальную информацию. Серыми квадратами и прямоугольниками, занимавшими километры и километры пространства, смотрелась с высоты полета — страна ГУЛАГ. Бог миловал, не довелось мне разглядеть эту территорию в упор. И никого я там не допрашивал, не охранял, не обслуживал, а чувство вины не покидает меня, отставного пилота полярной авиации. Почему? Сопричастен, как ни крути, это так.

* * *

Никому слепой полет — просто не дается. Когда управляешь самолетом исключительно по приборам, не видя естественного горизонта, приходится учинять над собой постоянное насилие: головой, собственным задом ты вполне отчетливо ощущаешь — лечу, например, с левым креном, а авиагоризонт показывает увеличивающийся правый крен. Хочешь не убиться — не верь собственным ощущениям, подчиняйся показаниям приборов,

действуй согласуясь с их молчаливыми сигналами. Это трудно!

Далеко не сразу, но в конце концов я научился понимать язык авиагоризонта — его покачивания, подъемы и снижения, что проделывал маленький самолетный силуэтик вокруг черты искусственного неподвижного горизонта приобрели для меня не только теоретический смысл, но и силу приказа. Постепенно вырабатывался автоматизм движений и приходила уверенность — и в облаках смогу, и в ночи управлюсь…

И надо же, чтобы как раз в это время началась острейшая полемика, а что должно качаться за стеклом авиагоризонта — силуэтик самолета или сама черта, обозначающая линию горизонта. Теоретически вроде все равно. Когда поезд трогается со станции, вам же кажется, что это вокзал поехал или поезд, неподвижно стоящий на параллельном пути.

И вот я в кабине самолета, оборудованного экспериментальным авиагоризонтом с качающейся чертой искусственного горизонта, инспектор командует: закрой шторку, в кабине у меня становится темновато, небо «пропадает» и самолет буквально через пару минут выходит из моего подчинения, машина ковыляет, словно пьяная, я дергаю ручку туда-сюда и все больше невпопад…

Дело не в отстранении от слепых полетов, которое последовало незамедлительно, хотя это было достаточно неприятно, дело в том, что я утратил перу в самого себя. Не могу я, хоть сдохни, понимать этот авиагоризонт.

В конце концов мне повезло. Нет, я не пересилил себя, а голоса, требовавшие сохранения подвижного «самолетика» при неподвижном «горизонте» оказались в большинстве, и все вернулось на круги своя, и снова я залетал, как прежде, и в облаках и в ночи.

* * *

Як-42 «вырастал» из Як-40 и по замыслу конструктора должен был унаследовать прямые крылья. На то имелись серьезные основания, в том числе возможность эксплуатировать машину на 740 аэродромах. Но министр гражданской авиации настаивал и настоял на варианте со стреловидными крыльями. В этом случае Як-42 имел большую скорость 820 против 750 км/час, но принимать его могли только 36 аэропортов нашей страны. Между сильными мира — завязалась нешуточная, иначе не назовешь, драчка. В результате в серию пошла машина со стреловидными крыльями.

Машину эту ждала беда и даже далеко не одна. По дороге на Парижский салон самолет перед приземлением на промежуточном летном поле, потеряв скорость перед самым выравниваем, провалился и сгорел. Вину свалили на экипаж. Но когда второй Як-42 потерпел катастрофу, в которой погибли все пассажиры и экипаж, был суд. Трех конструкторов ОКБ признали виновными и всех троих лишили свободы на один год каждого (условно) и приговорили к штрафу по три тысячи рублей.

Сразу же взялись за доработку, руководить работой поручили ответственному и предельно энергичному человеку. Казалось бы сделано все, чтобы восстановить честь фирмы. Но министр Бугаев все не давал добро на возобновление полетов и приемку новых машин. В конце концов председатель Совета Министров Тихонов призвал к себе Бугаева и спросил — доколе? Тот молча передал Тихонову бумагу с предложением отправить Яковлева на пенсию. Яковлев отчаянно сопротивлялся, но безуспешно…

Яковлева отстранили, а Як-42 приступил работе и все еще работает.

Между прочим

Известно, Лилиенталь написал «Полет птиц, как основа искусства летания». Это был серьезный научный труд, провиденческая работа. А за десять лет разошлись всего триста экземпляров.

Репортерская братия всегда тяготела к сенсациям. В июле 1909 г. «Волгарь» с удовольствием сообщает, что Луи Блерио в первый же день пребывания «на берегах туманного Альбиона получил 9000 писем, 705 — с приглашением на обед и 226 с предложением построить самолет». Лихой репортер подсчитал сколько дней и недель господин Блерио мог бы питаться «совершенно бесплатно» и какое бы нажил состояние, прими он эти замечательные предложения.

В свое время знаменитый фантаст Герберт Уэллс писал: «Нетрудно поверить, что еще до 2000 года — возможно, что уже в 1950 году, — будет изобретен такой аэроплан, который поднимется и благополучно вернется на свое место».

Из приказа кайзера Вильгельма 2: «Я желаю, чтобы

мои авиаторы стояли на той же высоте своего искусства, на которой стоят русские». Приказ датирован 1915 годом.

Вам не приходило в голову, что братья Райт сперва были летчиками-испытателями, потом — летчиками-инструкторами и только в конце концов — просто пилотами? Хоть и странная, но совершенно неизбежная закономерность для авиации ранних лет.

Никогда не упускайте из виду: «В конечном итоге вся ответственность ложится на пилота».

У одного из самых популярных авиаторов-пионеров Сантоса Дюмона был девиз: «Хочу — могу».

* * *

Жил-был такой летчик-испытатель Джимми Коллинз, как понимаете, американец. Кроме того, что он здорово летал, как и полагается настоящему испытателю, Коллинз еще весьма успешно занимался журналистикой. В конце тридцатых годов о нем узнали и в России, переведя книгу под скромным названием «Летчик-испытатель», характеризуя это событие Чкалов отозвался об авторе: «Он обладал не только исключительными летными способностями, но и литературным дарованием». И Байдуков поддержал Чкалова: «Коллинз внушает симпатии и как человек чистой души, и как талантливый писатель, и как прекрасный летчик-испытатель». Сегодня эту книгу, пожалуй, и днем с огнем не найдешь. А жаль! Перескажу один только сюжет, каким он мне запомнился и думаю, — оцените, не меня, конечно, а Коллинза.

Инструктор насколько было возможно подрулил к берегу, не глуша мотора, проворно выбрался на плоскость, перегнулся в кабину к Коллинзу и заговорил:

— Нормально слетал, выпускаю самостоятельно. Хочу только напомнить — приводнение требует повышенного внимания: водная поверхность особенно в безветрие и при солнце обманчива. Зеркалка, мы говорим. Расслабишься и можешь ошибиться в высоте выравнивания. Понял? Давай, будь внимательным. Лети, а я пошел… — с этими словами инструктор, некоторое время не летавший на амфибии, бодро шагнул в воду.

И не так-то просто поверить, что веселый, жизнерадостный человек опубликовал в этой же книге рассказ «Я мертв», с

поразительными подробностями изобразив свою собственную катастрофу, которая вскоре случилась.

* * *

Мы были сводным отрядом столичных аэроклубов, начинающими пилотами, кандидатами в сталинские соколы, малой толикой от обещанных ста тысяч военных летчиков, которых готовили в преддверии войны. По случаю предстоявшего майского парада на Красной площади нам выдали нежно-голубые, очень новенькие комбинезоны, синие пилотки и белые матерчатые тапочки на резиновом ходу. Три недели нас учили и требовали: выше ножку, равнение, равнение держать, а это совсем не просто держать равнение в шеренге из тридцати шести человек! А еще надо было браво отвечать на приветствия старших начальников и оглушительно орать «Ура!», когда нас станут поздравлять с праздником. Пока мы тренировались прикасаться к парадной амуниции запрещалось: пилотки, комбинезоны, тапочки, то есть мы должны были с головы и до ног выглядеть совершенно новенькими, этакими свежеотчеканенными гривенничками…

Праздник наступил. Нас разбудили в половине пятого утра, накормили и за два часа до начала парада вывели на ближние подступы к Красной площади. Все торопили — не опоздать бы! И вот оно наконец — на Спасской башне бьют часы, и сразу «цокают копыта Ворошилова», как сообщила в отчете вечерняя газета. Никогда не забыть растерянное лицо Ворошилова, когда он осадил коня перед нашим строем, очевидно не мог сообразить, кто бы это мог быть перед ним — в белых тапочках? Мало, белых, так еще с синенькими каемочками…

Ворошилов вскинул руку к козырьку и натужно выкрикнул:

— Здравствуйте, товарищи парашютисты!

— Здрав… желам… товр… — во все легкие отвечаем мы… Церемония продолжается, но праздник для нас молодых и глупых пропал. Он обозвал нас парашютистами! Мы же летчики, пусть мы и прыгали с парашютом, но все равно мы — летчики, мы без пяти минут сталинские соколы.

* * *

Новый второй пилот, что пришел в наш экипаж, был очень молод, краснощек и весьма подвижен. В нем жило что-то

мальчиковое. Звали малого Филипп, но экипаж, не сговариваясь, окрестил его почему-то Филиппок. Он не обижался.

В то время мы работали главным образом в чартерных рейсах, летали, куда пошлют, вне расписания и никогда не знали, насколько может затянуться маршрут. Бывало до пункта назначения топаем часа два — три, а там сидим в тупом ожидании и день и неделю. Филиппок с непривычки нервничал, рвался в полет, донимал меня расспросами:

— Как вы можете, командир, торчать тут без дела?

— У тебя есть предложение?

— Нет… но нельзя же так…

— Выходит можно. Такая у нас работа. И потом, заметь, я не сижу без дела — видишь, читаю, расту над собой.

— Ну, что за интерес, — не унимался Филиппок, заглядывая в мои книги, — шелестеть этими старыми страничками. Пусть история и полезная вещь, только сколько же можно про одно и то же?

— Можно и нужно. Тебе советую — попробуй сам.

— А зачем?

— Наша авиационная история исключительно полезная и занимательная штука, ее обязательно надо знать, чтобы не повторять чужих ошибок, раз; чтобы на примерах достойного поведения предшественников совершенствовать свои возможности…

— Ну, вы прямо, как замполит меня агитируете, — съехидничал Филиппок.

— А еще знаешь, какая в таком чтении польза? — проигнорировал я его реплику. — В профилактике чванства. Ведь без этого, пожалуй, и не понять суть воздушного братства.

Филиппок скептически улыбался, слушая меня, всем своим видом демонстрируя: пой, пташечка, пой… где сядешь?.. А я думал — лет через десять бы потолковать с тобой, когда налетаешь тысяч пять часов, когда хлебнешь всякого и научишься главному в нашем деле — ждать.

* * *

Мой сосед капитан Анодин не уставал жаловаться: «От такой жизни сдохнуть можно, — и перечислял, загибая пальцы: — вместо кино в офицерском клубе показывают туманные картинки, что такое танцы давно позабыли, гарнизонную библиотеку растащили по квартирам, в качестве развлечения остаются одни сплетни, по и те скучные… Сколько служу, такого маразма еще не

видел, надо что-то делать пока совсем не одичали».

И «сделал»! Как-то вечером за Анодинской дверью раздался адский грохот и следом с порога потянуло паленым. Перепуганные соседи кинулись на выручку, гадая; что же там могло произойти. После первого же стука, улыбающийся Миша распахнул дверь, и все увидели — по середине комнаты горкой высились ножи, вилки и прочие ложки. Хозяин пояснил: «Зря, ребята, забеспокоились. Валя неслась с кухни, зацепилась за ковер и все добро вместе с подносом рухнуло на пол. А подванивает потому, что у нее на кухне жратва пригорела, она от расстройства про нее позабыла. Все одно к одному. Еще и кот наш сбежал. Теперь скандал будет всенепременно! Он, как из дома срывается, так принимается с чужих балконов пропитание добывать. Не смейтесь, небось и у вас на балконе какая-нибудь еда лежит?! А он, гад, здорово насобачился таскать… даже и нам перепадает… да-а, сперва, конечно, сам нажрется, а потом домой притаранит и у двери бросит — с барского плеча, так я понимаю, нам и детишкам…

Что ж вы думаете? С неделю весь гарнизон только тем и был занят, что обсуждал это чепе. Замполит возмущался, хотя формально к Анодину было не придраться, но все ожидали, чего он еще выдумает и наврет для всеобщего развлечения публики…

* * *

В двадцать четыре года Пьер Глостерман был признан первым летчиком-истребителем Франции, прославлен и награжден. Он вышел из войны не однажды сбитым, но яростно неукротимым и, главное, живым, записав на свой личный счет тридцать три победы в воздушных боях. Им издана любопытная книга, составленная из его записей военного времени, которые он вел для своих родителей, чтобы они, в случае, если он не вернется, могли объективно оценить его вклад в победу. Из этой книги мне удалось узнать кое-что заслуживающее особого внимания.

Под самый занавес тех событий был сбит ас из асов люфтваффе Вальтер Новотный. Завалил его Боб Кларк, ведомый Глостермана. И вот в тот день, когда союзнические летчики получили официальное подтверждение — Новотный сбит, они собрались в офицерской столовой, подняли бокалы в память своего достойного врага. Глостерман пишет: «Эта война видела ужасную человеческую бойню города, превращенные в пепел и мусор, видела резню Орадура и руины Гамбурга. Нам было тяжело на сердце, когда случалось, атакуя противника, косить

своими очередями женщин и детей, оказавшихся рядом. По сравнению с этим наши бои с Новотным и его мессершмиттами были куда чище и благороднее того, что происходило на земле.

Сегодня мы приветствуем храброго врага, который не ушел от своей судьбы, и причисляем Новотного к одному из числа *наших*. Воздушное братство не делит мир по идеологиям, не исповедует ненависти… Те, кто не хотят этого понять и почувствовать, не летчики-истребители».

Проще всего обвинить автора «Большой арены» в авиачванстве, можно не соглашаться с Глостерманом, по вера в воздушное братство содержит продуктивное начало. И не зря асы второй мировой войны организовались в клубы, ассоциации и интенсивно налаживают связи с подобными объединениями в других страна.

* * *

В тот день были наземные стрельбы. И мне досталось дежурить на полигоне. Вижу — заходит на стрельбу очередной ишачок, пикирует… Ниже… ниже… Опасно низко… Стреляю из ракетницы — сигнал прекратить стрельбу! Но — поздно. Гончар, как понимаю, тянет машину изо всех сил, ишак уже поднял свой тупой нос, но осадка продолжается, и зазор между заснеженной землей и самолетным брюхом становится все меньше, пока вовсе не исчезает. Взметается столбом снег, слышен, правда, не слишком сильный удар и — тишина. Бежим к самолету.

Первое, что видим: кабина пустая. Повезло Гончару, нарушение спасло парню жизнь: он летал не пристегнутый страховочным поясом, а удар о землю получился скользящий, так сказать, касательный, и Гончара выкинуло из кабины силой инерции. Он угодил в сугроб и даже ни царапины, ни синяка не получил. Правда, в снегу он стоял босой и дико матерился: унты с него слетели, а морозец был за двадцать, нормальный забайкальский морозец.

Поверить в такое, что уж говорить, не просто, но в том-то и сила авиации — чего только в полетах не происходит, не каждый, конечно, день, но все же.

* * *

Тогда мы летали на персонально закрепленным за каждым самолетом. И этого дня — получения своей машины — ждали, как

награды и праздника. Особенно впервые, после окончания летной школы и прибытия в часть.

Пришел и мой час.

Мне досталась голубая семерка — бортовой номер. С величайшим тщанием осмотрев самолет, я принял от механика формуляр — документ, в котором записывают все происходящие в жизни машины, и раскрыл его, готовясь расписаться в приемке машины. И тут у меня затряслись руки. На первом листе прочел: «Самолет облетан. Годен к эксплуатации в частях ВВС. Летчик-испытатель — В. Чкалов».

Такой встречи с моим мальчишеским богом я никак не ожидал. И посчитал за подарок судьбы. Пожалуй, не зря подумал: еще месяц назад летал и надеюсь, не в последний раз.

* * *

Вероятно, вы слышали такое имя — Аршдакон. Он был одним из первых и деятельнейших болельщиков авиации. Но мало кто знает, что 13 ноября в компании с Постом и Манго он летел на аэростате. В Вильбефе решили сделать остановку. Ветер не слишком благоприятствовал их полету. Аршдакон покинул корзину аэростата, а Лост и Манго полетели дальше, они пытались пересечь Ламанш. Увы… отважные воздухоплаватели погибли. Судьба сохранила авиации Аршдакона, в тот день он сделался ярым приверженцем «святого винта», преданным сторонником летания на аппаратах тяжелее воздуха и дожил до торжества братьев Райт.

* * *

Впечатляющее занятие знакомство с авиационной статистикой. Только один пример: в 1909 году одна катастрофа приходилась на 11600 километров налета, а в 1913 году — одна на 389600, выходит за 5 лет летать стало в 30 раз безопаснее.

* * *

Первое катапультирование из самолета у нас в стране выполнил испытатель Г. Кондратов 24 июня 1947 г. А подготовка к этому событию началась еще в 1938 году. Тогда была построена термобарокамера, «поднимавшая» исследователей на высоту в 20

километров, в температуру –60 градусов. Первыми испытателями высотных скафандров стали летчики Д. С. Зосим, С. Н. Анохин, И. И. Шунейко.

* * *

Начало принципам проектирования летательных аппаратов в России заложил А. В. Эвальд. Речь шла о машине с неподвижным крылом: «… приняв все сделанные нами наблюдения за основные данные при наших исследованиях и сопоставив их одно с другим, мы придем к возможности начертить идеальный проект самолета…» Эти слова Эвальд написал в 1863 году, наблюдения он вел за птицами. Обратите внимание — термин «самолет» прозвучал тогда впервые. В восьми пунктах, следовавших за приведенной цитатой, были четко и со совершенно правильно изложены основные принципы устройства еще не существовавшего, но предсказанного им летательного аппарата.

* * *

Если человек собирается посвятить себя авиации, я бы рекомендовал ему прежде всего выбрать «с кого делать жизнь». Не называю имен: в авиации такой удивительный выбор замечательных людей, что никакие «общие рекомендации» тут не проходят. Искать надо самому. И еще — учите английский. Почему? Все небо над миром ведет радиообмен на английском языке, так сложилось исторически.

* * *

Дело давнее, времен Халхин-Гола. Дежурный мог мне доложить о наводнении, пожаре, коллективной пьянке, но о краже на аэродроме в военное время — это казалось немыслимым. Но красной шелковой скатерти действительно не было, и посреди комиссарского кабинета стоял голый стол с фиолетовыми пятнами на грязной крышке. Поручив начальнику штаба разобраться, я уехал на летное поле.

Накануне на совещании командир забайкальской эскадрильи, влившейся в наш столичный полк, попросив слова, сказал:

— Так *продолжаться* не может! Нам *нужны* шарфы. Вот посмотрите, — он расстегнул ворот, и все увидели — шея

капитана стерта в кровь.

Ему возразил интендант:

— Сочувствую, но, увы, помочь не могу: шарфики пока еще не предусмотрены перечнем летного обмундирования. Придется обходиться, капитан.

Пока ехал на летное поле, успел подумать, а, пожалуй, он прав, капитан. Делать по шесть, а то и восемь вылетов в день, как нам приходилось, можно и вовсе без головы остаться.

Эскадрилья капитана Овчинникова только что вылетала на перехват. Вернулись минут через сорок. Все. Овчинников докладывал: потерь нет, сбили два самолета, один ушел ковыляя.

Он стоял передо мной возбужденный, задорный, смелый капитан, и теребил концы ярко-красного шелкового шарфа.

— Скатерть? — спросил я.

— Так точно. У комиссара со стола стащили. Всем хватило. Командир обязан быть строгим и справедливым, это даже в уставе записано. Поэтому я приказал сам себе: молчи.

В мае сорок пятого на ступеньках рейхстага мне повстречался плотный, моложавый подполковник, он выводил на одной из колонн: «Долетел, сбил 17». Из-под новенькой кожаной куртки выглядывал сильно полинявший красный шелк. Мы обнялись и расцеловались.

— Скатерть? — спросил я, показывая на полинявший шелк.

— Она. Дожила, командир!

* * *

Тогда я еще и не начинал летать. По малолетству. Но авиацией сильно интересовался и, чем дальше, тем глубже в летные дела погружался. Модели строил, читал книжки про летчиков; пытался основы аэродинамики постигнуть, словом, дорогу свою на будущее определил. Отец к моим увлечениям относился без понимания. Почему — не знаю. Он на счетах все больше щелкал, а в свободное от работы время готов был просиживать штаны за преферансом. Такая у него страсть имелась. С чего он завелся меня в тот раз критиковать, честно говоря, я уже и не помню.

— В летчики решил идти, а что это за работа — летчик? Подумал? Взвесил? Воздушный извозчик! — И столько пренебрежения в его голосе прозвучало — не передать! Теперь думаю — зря, я ведь десять лет с ним не разговаривал, как отрубило с того дня. Не хорошо получилось, сознаю. Он ко мне с пренебрежением отнесся, я ему той же монетой отплатил, и

дорастал до взрослости при отце и без отца. Со своими детьми веду другую политику, пренебрежением ничего достичь нельзя. Этому, между прочим, меня тоже авиация обучила.

* * *

Сначала приведу полный текст одного письма.

«Мамочка!

Я бы так хотел, чтобы вы не беспокоились обо мне и чтобы это письмо дошло до вас. Мне очень хорошо. Совсем хорошо. Мне только очень грустно оттого, что я так давно вас не видел. И я очень тревожусь за вас, моя старенькая, любимая мамочка. Как несчастна наша эпоха.

Болит душа за Диди при мысли, что она потеряла свой дом. Ах, как бы я хотел ей помочь! Но в будущем пусть она твердо рассчитывает на меня. Когда же можно будет сказать всем любимым, что любишь их? Мама, поцелуйте меня, как я вас целую, от всего сердца.

Антуан».

Это письмо, датированное июлем 1944 года, было написано Антуаном де Сент-Экзюпери его матери. Оно было получено ею в июле 1945 года, через год после гибели Антуана, А теперь прочитайте внимательно его письмо еще раз, И не ищите ничего мистического в случившемся, главное-то не в почте, главное в самом Экзюпери-человеке и, настаиваю, — *летчике*. Наши крылья — символ бессмертия, во всяком случае для тех, кто оказался достоин неба.

* * *

В молодые годы, скажу откровенно, я люто ненавидел всякого рода правила, наставления, уставы, инструкции — всю эту бумажность, что нас заставляли зубрить чуть ли наизусть, а потом еще постоянно сдавать зачеты. И как придирались! Ты назвал третий пункт раньше второго! Пересдавать, а пока от полетов отстраняемся. И так продолжалось не год и не два. И вдруг напоролся на высказывание Ривьера, героя Экзюпери из «Ночного полета»: «Правила похожи на религиозные обряды: они кажутся нелепыми, но они воспитывают людей». Воспитывают в том смысле, подумал я тогда, что приучают человека творить

насилие над собой, жить по принципу — не так важно «хочу» или «не хочу», как «надо» или «не надо». Нельзя быть летчиком и жить для себя, жить приходиться для дела, которому ты решил служить. Решил по собственной воле!

* * *

У всякого начинания должен быть конец, так диктует логика. Но что делать нам? Когда, где поставить завершающую точку, если авиационные байки сами собой притекают и притекают, если новые сюжеты не дают спокойно спать художнику Владимиру Романову, в каком-то смысле не только оформителю книжки, но и соавтору? Мы уговариваем себя: сколько веревочке ни виться, а концу быть. Вроде давно и мудро сказано, а точка все не ставится и не ставится.

Может, так и должно быть? Байки рождает жизнь, и пока в небе еще гудят авиационные двигатели, пока существует летное дело со всеми его неизбежностями, как положительного так и отрицательного знака, конца байкам и не должно и не может быть. Поэтому смело нарушаю закон грамматики и не ставлю никакого знака, а говорю: до свидания, друзья-читатели,

Ваш Анатолий Маркуша

Согласен: Владимир Романов